Parlamento Europeo
2024-2029

Comisión de Medio Ambiente, Clima y Seguridad Alimentaria
Comisión de Transportes y Turismo

2025/0421(COD)

23.6.2026

ENMIENDAS
252 - 537

Proyecto de informe
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Vehículos de empresa limpios

Propuesta de Reglamento
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Enmienda 252
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) Dado que los Estados miembros no pueden, por sí solos, alcanzar en suficiente grado los objetivos del presente Reglamento, a saber, acelerar la adopción de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en las flotas de vehículos de empresa y fomentar al mismo tiempo la competitividad del sector automovilístico de la Unión, de manera que se puedan garantizar las señales de mercado suficientes y claras para los operadores de flotas de toda la UE, y habida cuenta de que, debido a la coherencia con los instrumentos jurídicos a nivel de la UE dirigidos a los fabricantes de vehículos, estos objetivos pueden lograrse en mayor medida a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.	(20) Dado que los Estados miembros no pueden, por sí solos, alcanzar en suficiente grado los objetivos del presente Reglamento, a saber, acelerar la adopción de vehículos de emisión cero en las flotas de vehículos de empresa y fomentar al mismo tiempo la competitividad del sector automovilístico de la Unión, de manera que se puedan garantizar las señales de mercado suficientes y claras para los operadores de flotas de toda la UE, y habida cuenta de que, debido a la coherencia con los instrumentos jurídicos a nivel de la UE dirigidos a los fabricantes de vehículos, estos objetivos pueden lograrse en mayor medida a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Or. en

Enmienda 253
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) Dado que los Estados miembros no pueden, por sí solos, alcanzar en suficiente	(20) Dado que los Estados miembros no pueden, por sí solos, alcanzar en suficiente

grado los objetivos del presente Reglamento, a saber, acelerar la adopción de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en las flotas de vehículos de empresa y fomentar al mismo tiempo la competitividad del sector automovilístico de la Unión, de manera que se puedan garantizar las señales de mercado suficientes y claras para los operadores de flotas de toda la UE, y habida cuenta de que, debido a la coherencia con los instrumentos jurídicos a nivel de la UE dirigidos a los fabricantes de vehículos, estos objetivos pueden lograrse en mayor medida a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

grado los objetivos del presente Reglamento, a saber, acelerar la adopción de vehículos de emisión cero en las flotas de vehículos de empresa y fomentar al mismo tiempo la competitividad del sector automovilístico de la Unión, de manera que se puedan garantizar las señales de mercado suficientes y claras para los operadores de flotas de toda la UE, y habida cuenta de que, debido a la coherencia con los instrumentos jurídicos a nivel de la UE dirigidos a los fabricantes de vehículos, estos objetivos pueden lograrse en mayor medida a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Or. en

Enmienda 254
Merja Kyllönen

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) Dado que los Estados miembros no pueden, por sí solos, alcanzar en suficiente grado los objetivos del presente Reglamento, a saber, acelerar la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en las flotas de vehículos de empresa y fomentar al mismo tiempo la competitividad del sector automovilístico de la Unión, de manera que se puedan garantizar las señales de mercado suficientes y claras para los operadores de flotas de toda la UE, y habida cuenta de que, debido a la coherencia con los	(20) Dado que los Estados miembros no pueden, por sí solos, alcanzar en suficiente grado los objetivos del presente Reglamento, a saber, acelerar la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en las flotas de vehículos de empresa***, hacer los vehículos de emisión cero más asequibles*** y fomentar al mismo tiempo la competitividad del sector automovilístico de la Unión, de manera que se puedan garantizar las señales de mercado suficientes y claras para los operadores de flotas de toda la UE, y

instrumentos jurídicos a nivel de la UE dirigidos a los fabricantes de vehículos, estos objetivos pueden lograrse en mayor medida a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.	habida cuenta de que, debido a la coherencia con los instrumentos jurídicos a nivel de la UE dirigidos a los fabricantes de vehículos, estos objetivos pueden lograrse en mayor medida a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos. ***Destaca, además, que las medidas políticas previstas deben respetar plenamente el principio de subsidiariedad y dejar suficiente flexibilidad en cuanto a las opciones de aplicación nacionales y locales.***

Or. en

Justificación

Esta aclaración es necesaria para garantizar que, aunque el Reglamento establezca objetivos comunes a escala de la Unión, los Estados miembros dispongan de suficiente flexibilidad en cuanto al diseño y la aplicación de las medidas necesarias para alcanzarlos.

Enmienda 255
Dario Tamburrano

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) Dado que los Estados miembros no pueden, por sí solos, alcanzar en suficiente grado los objetivos del presente Reglamento, a saber, acelerar la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en las flotas de vehículos de empresa y fomentar al mismo tiempo la competitividad del sector automovilístico de la Unión, de manera que se puedan garantizar las señales de mercado suficientes y claras para los operadores de flotas de toda la UE, y habida cuenta de	(20) Dado que los Estados miembros no pueden, por sí solos, alcanzar en suficiente grado los objetivos del presente Reglamento, a saber, acelerar la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en las flotas de vehículos de empresa y fomentar al mismo tiempo la competitividad del sector automovilístico de la Unión, de manera que se puedan garantizar las señales de mercado suficientes y claras para los operadores de flotas de toda la UE, y habida cuenta de

que, debido a la coherencia con los instrumentos jurídicos a nivel de la UE dirigidos a los fabricantes de vehículos, estos objetivos pueden lograrse en mayor medida a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.	que, debido a la coherencia con los instrumentos jurídicos a nivel de la UE dirigidos a los fabricantes de vehículos, estos objetivos pueden lograrse en mayor medida a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos ***y hacer los vehículos de emisión cero más asequibles***.
	Or. en

Enmienda 256
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) Dada la diversidad de estructuras de mercado, el grado de preparación de las infraestructuras, los modelos de arrendamiento financiero, los sistemas fiscales y las condiciones operativas en toda la Unión, la descarbonización de las flotas de vehículos de empresa debe apoyarse principalmente a través de medidas facilitadoras, orientaciones, intercambio de mejores prácticas e incentivos específicos, incluidas infraestructuras de recarga y repostaje de acceso público, el refuerzo de la red eléctrica y de su capacidad, unos precios de la energía asequibles, una capacidad de producción de vehículos suficiente, el acceso a soluciones de financiación y arrendamiento financiero y unas condiciones estables en cuanto al valor residual. A falta de esas condiciones facilitadoras, los objetivos obligatorios

pueden dar lugar a distorsiones económicas y operativas desproporcionadas. En este contexto, unas directrices de la Comisión pueden ayudar a los Estados miembros a determinar las vías más rentables y viables desde el punto de vista operativo hacia unas flotas de vehículos de empresa más limpias, preservando al mismo tiempo la competitividad y evitando una carga administrativa desproporcionada.

Or. en

Justificación

Este considerando expone la necesidad de un marco flexible y proporcionado que pueda adecuarse a las diferentes circunstancias nacionales y apoyar una transición pragmática hacia unas flotas de vehículos de empresa más limpias.

Enmienda 257
Flavio Tosi

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) Las medidas adoptadas por los Estados miembros deben evitar crear obligaciones de compra de facto para las empresas individuales, en particular a través de cadenas de arrendamiento financiero, acuerdos de subcontratación o requisitos de concesión de licencias.

Or. en

Justificación

En la transición hacia unas flotas de empresas más limpias se debe preservar la libertad de empresa y evitar imponer obligaciones directas o indirectas desproporcionadas para los operadores.

Enmienda 258

Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 ter) De conformidad con los principios de mejora de la legislación y los objetivos establecidos en la Brújula para la Competitividad, la actuación de la Unión en el ámbito de la descarbonización de las flotas de vehículos de empresa debe minimizar las cargas administrativas innecesarias, preservar la seguridad de las inversiones y evitar unos costes de cumplimiento desproporcionados para las empresas, en particular las pymes.

Or. en

Justificación

La transición hacia unas flotas de vehículos de empresa más limpias debe seguir siendo compatible con los objetivos de competitividad de la Unión y con la necesidad de reducir las cargas normativas y administrativas excesivas.

Enmienda 259
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 quater) Las medidas adoptadas por los Estados miembros en virtud de la presente Directiva no deben dar lugar a la imposición de obligaciones de compra directas o indirectas a empresas individuales, en particular a través de cadenas de arrendamiento financiero, acuerdos de subcontratación o requisitos de concesión de licencias.

Or. en

Justificación

En la transición hacia unas flotas de empresas más limpias se debe preservar la libertad de empresa y evitar imponer obligaciones indirectas desproporcionadas para los operadores.

Enmienda 260
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 261
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece ***un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de*** vehículos ***de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro***. El presente Reglamento no ***impide a los Estados***	El presente Reglamento establece ***las condiciones en las que los Estados miembros pueden adoptar medidas en el ámbito de los vehículos de empresa. Dichas medidas serán tecnológicamente abiertas, proporcionadas y basadas en el ciclo de vida. Los*** vehículos ***no se clasificarán como limpios o con privilegios normativos únicamente sobre la base de la ausencia de emisiones del***

miembros fijar objetivos más ambiciosos.	***tubo de escape. Es esencial realizar una evaluación del ciclo de vida completo que abarque la producción, la extracción de materias primas, el suministro de energía o combustible, el uso, el mantenimiento, el reciclado y la eliminación***. El presente Reglamento no ***se aplicará de manera que favorezca o perjudique a determinadas tecnologías de propulsión sin una evaluación del ciclo de vida completo***.

Or. de

Justificación

El objeto del Reglamento debe ser la apertura tecnológica y la evaluación del ciclo de vida. Una lógica basada en las emisiones del tubo de escape no es suficiente por sí sola.

Enmienda 262
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. ***Establece objetivos para el*** porcentaje de vehículos ***de emisión cero y de baja emisión*** entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas ***en cada Estado miembro***. ***El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.***	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión***, incluidos los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos sostenibles,*** en la Unión. ***Exige a los Estados miembros que comuniquen estrategias nacionales destinadas a apoyar un aumento progresivo del*** porcentaje de ***dichos*** vehículos entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas ***en su territorio***.

Or. en

Enmienda 263
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam

Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para ***aumentar*** la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. ***Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión*** entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. ***El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.***	El presente Reglamento establece un marco para ***apoyar*** la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión***, incluidos los vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles,*** en la Unión***, a través de planes nacionales adoptados por los Estados miembros,*** entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro.

Or. en

Enmienda 264
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente ***Reglamento*** establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos ***de emisión cero y de baja emisión*** entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. ***El*** presente ***Reglamento*** no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	***La*** presente ***Directiva*** establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión***, incluidos los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos sostenibles, que son los definidos en la Directiva (UE) 2018/2001, y que cumplen los criterios establecidos en los artículos 29, 29 bis y 31 de dicha Directiva y en los actos delegados asociados,*** en la Unión. Establece objetivos ***indicativos*** para el ***aumento progresivo del*** porcentaje de ***dichos*** vehículos entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. La presente ***Directiva*** no impide a los Estados miembros fijar objetivos más

ambiciosos.

Or. en

Justificación

La presente enmienda armoniza el objeto de la Directiva con su estructura de objetivos indicativos, aclarando que establece un marco destinado a incentivar el aumento progresivo del número de vehículos menos contaminantes, en lugar de imponer obligaciones vinculantes de compra. También aclara que los vehículos de bajas emisiones deben englobar asimismo los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos sostenibles, tal como se definen en la Directiva sobre fuentes de energía renovables, en consonancia con un enfoque abierto desde el punto de vista tecnológico y con el objetivo de una transición pragmática.

Enmienda 265
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. ***Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro***. ***El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar*** objetivos ***más ambiciosos***.	***La Comisión elaborará directrices no vinculantes destinadas a apoyar*** la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión***, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales, el grado de preparación de las infraestructuras, las condiciones del mercado y las realidades operativas en todos los Estados miembros***. ***Dichas directrices deberán apoyar el intercambio de mejores prácticas y determinar medidas facilitadoras, incluidos incentivos específicos, el despliegue de infraestructuras, la preparación de la red, soluciones de financiación y medidas de apoyo a la competitividad de las empresas, en particular de las pymes***. ***Los Estados miembros deben seguir siendo libres de adoptar medidas y*** objetivos ***nacionales de conformidad con sus respectivas circunstancias y prioridades políticas nacionales***.

Or. en

Justificación

Dadas las grandes diferencias existentes entre Estados miembros en materia de infraestructuras, fiscalidad, modelos de arrendamiento financiero, condiciones económicas y necesidades operativas, un marco no vinculante basado en directrices de la Comisión, el intercambio de mejores prácticas y medidas facilitadoras es más proporcionado que una legislación vinculante de la Unión. Respeta mejor la subsidiariedad, la proporcionalidad y la mejora de la legislación, al tiempo que limita las cargas y los costes, en especial para las pymes.

Enmienda 266
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco ***voluntario*** para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos ***voluntarios*** para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. ***No se aplicará a las pymes, en el sentido de la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, ni a las empresas de arrendamiento financiero ni a las empresas de alquiler de vehículos.*** El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.

Or. en

Enmienda 267
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*

El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. ***El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.***	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos ***no vinculantes*** para el porcentaje de ***nuevos*** vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro.

Or. en

Justificación

Los datos muestran que son los incentivos y la inversión en infraestructuras, y no la fijación de objetivos, los que han impulsado a los Estados miembros de la UE con la adopción más rápida de vehículos eléctricos de empresa. Por lo tanto, la presente propuesta debe establecer objetivos indicativos y, al mismo tiempo, animar a los Estados miembros a desarrollar medidas para fomentar la adopción de vehículos eléctricos por parte de las empresas y la adopción de vehículos eléctricos en general.

Enmienda 268
Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. ***El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.***	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos ***no vinculantes*** para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. *(Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; su adopción impone adaptaciones técnicas en todo el texto.)*

Enmienda 269
Yvan Verougstraete, Grégory Allione

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.
	Los siguientes grupos de vehículos quedarán excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento y de los objetivos establecidos en el artículo 3:
	a) los vehículos utilizados con el fin de mantener la salud, la seguridad y el orden públicos, mantener o restablecer servicios esenciales prestados por grandes empresas, lo que incluye la asistencia inmediata durante emergencias naturales o provocadas o perturbaciones del servicio, como vehículos policiales, ambulancias, vehículos de protección civil y salvamento, vehículos de intervención o vehículos de bomberos;
	b) los vehículos de categoría M1 especialmente diseñados o modificados para dar cabida a una o varias personas en sillas de ruedas cuando viajan por la vía pública;
	c) los vehículos diseñados y fabricados para la ejecución de tareas o trabajos específicos y que, por su diseño, no sean adecuados para el transporte de personas

o mercancías, incluidos los vehículos específicamente adaptados para la realización de servicios esenciales de interés público, en particular relacionados con la protección de infraestructuras críticas;

d) los vehículos diseñados y fabricados para el transporte a temperatura controlada de bienes esenciales para el mantenimiento de la salud, la seguridad o el orden públicos, cuando la electrificación total no sea tecnológicamente posible.

Or. en

Justificación

Partiendo del proyecto de informe, se introducen categorías adicionales de vehículos que deben quedar exentas en razón de la imposibilidad técnica y la importancia de los servicios que deben prestarse.

Enmienda 270
Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos. ***El presente Reglamento no se aplicará a los turismos y furgonetas de empresa diseñados especialmente para responder a emergencias, incluidos los utilizados para la restauración y el mantenimiento***

urgentes de redes críticas de energía, electricidad, gas, agua o telecomunicaciones, cuando los requisitos operativos de dichos servicios no puedan atenderse razonablemente con tecnologías de vehículos de emisión cero o de baja emisión, teniendo en cuenta la disponibilidad, el tiempo de respuesta, la carga útil, la fiabilidad y los requisitos de seguridad.

Or. en

Justificación

Corporate cars and vans used for emergency response operations, including the urgent restoration and maintenance of critical energy, electricity, gas, water and telecommunications networks, should be exempted from the scope of this Regulation. These vehicles often operate during extreme weather events or outages in areas without access to electricity, where recharging is not possible. Current zero- and low-emission vehicle technologies cannot reliably meet the operational requirements of such services in terms of availability, response time, payload, reliability and safety. This is particularly the case for specialised vehicles such as aerial work platforms.

Consequently, these emergency response vehicles should be excluded from the calculation of the targets for the share of zero- and low-emission vehicles applicable from 2030 and 2035. Such an exemption would prevent disproportionate burdens on operators responsible for critical infrastructure and help ensure rapid emergency interventions and public safety.

Enmienda 271
Urmas Paet

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más

ambiciosos.	ambiciosos. ***El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos a que se refieren el artículo 2, apartados 2 y 3, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, y los puntos 5.2 a 5.5 y el punto 5.7 de la parte A del anexo I de dicho Reglamento.***

Or. en

Enmienda 272
Luděk Niedermayer, Martine Kemp, Wouter Beke, Pascal Arimont, Liesbet Sommen

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1
Propuesta de Reglamento COM(2025) 994 – 2025/0421(COD)
Artículo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos. ***Los vehículos arrendados a personas físicas, a microempresas o a pequeñas y medianas empresas, tal como se definen en el artículo 2, puntos 8 a 10, del presente Reglamento, quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento y no se contabilizarán a efectos del cumplimiento de los objetivos.***

Or. en

Justificación

La redacción persigue garantizar la coherencia con el ámbito de aplicación de la legislación. Dado que los vehículos adquiridos directamente por pymes y particulares no están cubiertos por el Reglamento, la misma exclusión debe aplicarse cuando dichos vehículos se adquieran mediante acuerdos de arrendamiento financiero.

Enmienda 273
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero en la Unión***, así como para mejorar la disponibilidad y la asequibilidad de dichos vehículos en el mercado de segunda mano***. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro***, así como un objetivo independiente para que las grandes empresas matriculen nuevos ciclos convencionales o con asistencia eléctrica***. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.

Or. en

Enmienda 274
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el

porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos ***y furgonetas*** de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.

Or. fr

Enmienda 275
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.

Or. en

Justificación

While the CO_2 standards allow low-emission vehicles, they mandate the sale of new cars of 90% and 40% for vans by 2035; mirroring this ambition here is vital to avoid policy contradictions that weaken Europe's global leadership and perpetuate dependencies on imported fuels. Excluding Plug-in Hybrids (PHEVs), which often underperform on real-world emissions, prevents flooding the second-hand market with technologies that were meant to enable the transition to zero-emission. This clarity secures investment, drives down costs, and ensures corporate fleets accelerate a fair transition by supplying households and SMEs with vehicles truly aligned the EU's resilience and competitiveness goals.

Enmienda 276

Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos. ***La ausencia de una sanción financiera automática no exime a los Estados miembros de su obligación de aplicar políticas que permitan avanzar hacia los objetivos establecidos por el Reglamento.***

Or. fr

Enmienda 277
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos.	El presente Reglamento establece un marco para aumentar la adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión. Establece objetivos para el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión entre los nuevos turismos y furgonetas de empresa matriculados por grandes empresas en cada Estado miembro. El presente Reglamento no impide a los Estados miembros fijar objetivos más ambiciosos. ***Al acelerar la renovación de las flotas de vehículos de empresa con***

vehículos de emisión cero, el presente Reglamento también persigue aumentar la disponibilidad y asequibilidad de vehículos de emisión cero en el mercado de segunda mano, mejorando así el acceso a una movilidad limpia para los trabajadores por cuenta ajena, los trabajadores por cuenta propia y los hogares de renta baja y media.

Or. en

Enmienda 278
Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Se excluirá del ámbito de aplicación del presente Reglamento:
	a) a los vehículos matriculados por una empresa de arrendamiento financiero, de venta a plazos, de alquiler de vehículos de corta duración o de financiación al consumo;
	b) a los vehículos contemplados en el artículo 2, apartado 2, letras a), b), y c), y en el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) n.º 2018/858;
	c) a los vehículos de motor equipados con equipos especiales a bordo o maquinaria montada para su uso en sectores de gestión de infraestructuras y no destinados al transporte de pasajeros distintos de su propio personal;
	d) a los vehículos de motor diseñados y fabricados para el transporte de personas con movilidad reducida que requieran el uso de una silla de ruedas o un escúter de movilidad;
	e) a los vehículos de motor utilizados por servicios públicos esenciales, como los operadores de transporte público, para la

protección y el mantenimiento de las infraestructuras y los servicios conexos, incluida la respuesta rápida a incidentes;

f) a los vehículos matriculados por un fabricante de vehículos con fines, entre otros, de investigación, desarrollo, ensayo, validación, demostración, preserie u homologación de tipo, siempre que dichos vehículos no se utilicen como vehículos de empresa ordinarios ni como parte de la flota de vehículos de empresa habitual del fabricante.

Or. en

Enmienda 279
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Se excluirá del ámbito de aplicación del presente Reglamento:
	a) a los vehículos utilizados con el fin de mantener la salud, la seguridad y el orden públicos, mantener o restablecer servicios esenciales prestados por grandes empresas, lo que incluye el suministro seguro e ininterrumpido de medicamentos a hospitales y farmacias y la asistencia inmediata durante emergencias naturales o provocadas o perturbaciones del servicio, como vehículos policiales, ambulancias, vehículos de protección civil y salvamento, vehículos de intervención o vehículos de bomberos;
	b) a las furgonetas especialmente adaptadas y con temperatura controlada, que son esenciales para garantizar la distribución segura y continua de medicamentos que requieren temperatura controlada para su entrega.

Or. en

Justificación

Para determinados perfiles de uso, en particular aquellos en los que se requieren tareas de seguridad del orden público, servicios municipales y respuesta de emergencia en materia de salud pública y protección civil, los vehículos de emisión cero y de baja emisión aún no son opciones adecuadas. De momento, las empresas no disponen de baterías cuya capacidad permita el control de temperatura necesario o una refrigeración adecuada en un vehículo eléctrico. Esta cuestión se complica aún más cuando se requieren entregas en condiciones meteorológicas de frío o calor extremos.

Enmienda 280
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 1 bis
	Exclusiones
	Se excluirán del ámbito de aplicación del presente Reglamento los siguientes grupos de vehículos:
	a) los vehículos a que se refieren el artículo 2, apartados 2 y 3, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, y los puntos 5.2 a 5.5 y el punto 5.7 de la parte A del anexo I de dicho Reglamento;
	b) los vehículos a que se refiere el punto 5.5 de la parte A del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo;
	c) los vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo;
	d) los vehículos matriculados por operadores de alquiler de corta duración,

así como los matriculados por empresas de arrendamiento financiero, venta a plazos, alquiler o financiación al consumo.

Or. en

Enmienda 281
Nina Carberry, Seán Kelly

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los vehículos matriculados por una empresa, o en su nombre, con el fin principal de ponerlos a disposición de terceros, sin conductor, en virtud de contratos de alquiler de corta duración que no superen los treinta días consecutivos, no se tendrán en cuenta a efectos de los objetivos establecidos en el artículo 3.

Or. en

Enmienda 282
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2) «vehículo nuevo»: un vehículo matriculado por primera vez en la Unión;	2) «vehículo nuevo»: un vehículo matriculado por primera vez en la Unión***, diseñado y ensamblado en el territorio de la Unión con al menos el 60 % del valor de sus componentes estratégicos (motor, batería, electrónica) producido en la Unión, o cuya huella de carbono vinculada a su fabricación y entrega cumpla los umbrales medioambientales estrictos establecidos por el Estado***

	miembro de matriculación. Quedan excluidos de esta definición los vehículos de exposición y demostración para redes de distribución automovilística;

Or. fr

Justificación

Ahora más que nunca, es nuestro deber proteger la industria automovilística europea. Debemos luchar contra la competencia desleal (fábricas «destornillador», importaciones de bajo coste) y asegurar los miles de puestos de trabajo que representa este sector. En el caso de los vehículos importados, nos hemos inspirado en el modelo francés Score Carbone. Además, eximimos a los vehículos de prueba y demostración de las limitaciones relativas a los vehículos nuevos, evitando así penalizar a los concesionarios en su actividad diaria.

Enmienda 283
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2) «vehículo nuevo»: un vehículo matriculado por primera vez ***en la Unión***;	2) «vehículo nuevo»: un vehículo matriculado por primera vez;

Or. fr

Enmienda 284
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4) «furgoneta»: un vehículo de la categoría N_1 según lo establecido en el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858;	***suprimido***

Or. fr

Justificación

Solicitamos la exclusión de las furgonetas de este texto. Al igual que los vehículos pesados, estos vehículos se enfrentan a graves limitaciones operativas y a una grave escasez de infraestructuras de recarga. Imponer la electrificación forzosa de esta flota penalizaría injustamente a una gran mayoría de profesionales, en particular el personal de reparto, las pymes, los artesanos, los comerciantes y los subcontratistas industriales.

Enmienda 285
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4) «furgoneta»: un vehículo de la categoría N_1 según lo establecido en el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858;	***suprimido***

Or. fr

Enmienda 286
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5) «vehículo de empresa»: un vehículo matriculado por una entidad jurídica***;***	5) «vehículo de empresa»: un vehículo matriculado por una entidad jurídica***, excluidos los enumerados en el artículo 1 bis del presente Reglamento.***

Or. en

Enmienda 287
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5) «vehículo de empresa»: un vehículo matriculado por una entidad jurídica***;***	5) «vehículo de empresa»: un vehículo matriculado por una entidad jurídica***, excluidos los matriculados por una empresa de arrendamiento financiero, de venta a plazos, de alquiler de vehículos de corta duración o de financiación al consumo.***

Or. en

Justificación

La forma en que se ha redactado la legislación afecta a la gran mayoría de las pymes y, en muchos casos, a los consumidores que utilizan empresas de arrendamiento financiero, alquiler o financiación al consumo para cubrir sus necesidades de movilidad.

Enmienda 288
Cynthia Ní Mhurchú

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5) «vehículo de empresa»: un vehículo matriculado por una entidad jurídica;	5) «vehículo de empresa»: un vehículo matriculado por una entidad jurídica***, excluidos principalmente los matriculados con fines de alquiler de vehículos de corta duración***;

Or. en

Justificación

Las empresas de alquiler de vehículos ofrecen una amplia gama de tipos de vehículos a sus clientes, muchos de los cuales son turistas de terceros países. Estos clientes deben poder decidir lo que alquilan, y la demanda de vehículos eléctricos es actualmente muy baja en este grupo. Para orientar la elección de los clientes hacia los vehículos de emisión cero, es necesario corregir las carencias existentes en las condiciones favorables, como la

disponibilidad de infraestructuras de recarga (en particular en los aeropuertos), así como incentivos para abordar el coste total de propiedad y los requisitos del mercado de segunda mano, antes de ampliar el ámbito de aplicación de la legislación al alquiler.

Enmienda 289
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5) «vehículo de empresa»: un vehículo matriculado por una entidad jurídica;	5) «vehículo de empresa»: un vehículo matriculado por una entidad jurídica***, excluidos los vehículos de alquiler de corta duración***;

Or. fr

Enmienda 290
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631];	6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, apartado 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631] ***o un vehículo que funcione exclusivamente con combustibles neutros en $C0_2$, incluidos los biocarburantes avanzados y los combustibles sintéticos***;

Or. fr

Justificación

La imposición del paso «al eléctrico total» supone una condena a muerte para el sector térmico e híbrido francés.

Enmienda 291
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6) «vehículo de emisión cero»: ***un*** vehículo ***de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631]***;	6) «vehículo de emisión cero»: ***turismo o*** vehículo ***comercial ligero con unas emisiones de gases de escape de 0 g de CO_2/km determinadas de conformidad con el procedimiento de homologación de tipo UE aplicable, o que funcione exclusivamente con combustibles admisibles***;

Or. en

Enmienda 292
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631]***;***	6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631]***. También incluye los «vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles admisibles»***;

Or. en

Enmienda 293

Merja Kyllönen

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631];	6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631]***, incluidos los vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles***;

Or. en

Justificación

Vehicles with an internal combustion engine powered exclusively by eligible fuels requires a clear and robust definition of such fuels. Here, all sustainable fuels meeting the GHG emission reduction and sustainability criteria of the Renewable Energy Directive (RED) areincluded. Eligible fuels should benefit from a zero-emission rating, in line with the zero-rating principle applied to those RED-compliant fuels under the EU Emissions Trading System Directive (EU) 2023/959). By applying the same zero-rated combustion, "vehicles running exclusively on eligible fuels" should be considered "zero-emission vehicles (ZEV)", on equal footing with battery-electric and hydrogen vehicles already classified as zero-emission vehicles (ZEVs).

Enmienda 294
Katri Kulmuni

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631];	6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631]***, incluidos los vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles***;

Or. en

Justificación

Los vehículos con un motor de combustión interna alimentado exclusivamente con combustibles admisibles requieren una definición clara y sólida de dichos combustibles. Aquí se incluyen todos los combustibles sostenibles que cumplen los criterios de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de sostenibilidad de la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

Enmienda 295
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6) «***vehículo de emisión cero»: un vehículo de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n), de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631];***	6) «***vehículos que utilizan energías renovables»: vehículos eléctricos de batería, híbridos enchufables, vehículos eléctricos de pila de combustible y vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles.***

Or. en

Justificación

Deben suprimirse las referencias del Reglamento (UE) 2019/631 a los «vehículos de emisión cero» y a los «vehículos de emisión cero y de baja emisión». Estas definiciones son demasiado restrictivas y no abarcan los vehículos propulsados por energías renovables. La introducción de la expresión «vehículos que utilizan energías renovables» crea un marco más inclusivo y neutro desde el punto de vista tecnológico, que reconoce otras soluciones de descarbonización. Se refleja así el progreso tecnológico, se aumenta la resiliencia a través de diversas fuentes renovables y se reducen las dependencias de materias primas fundamentales.

Enmienda 296
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo ***de emisión cero tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra n),***	6) «vehículo de emisión cero»: un vehículo ***eléctrico de batería de la categoría M_1 o N_1 con unas emisiones de***

de la [propuesta de revisión del Reglamento (UE) 2019/631];	***gases de escape de 0 g de CO_2/km, determinadas de conformidad con el procedimiento de homologación de tipo UE aplicable***;

Or. en

Enmienda 297
Dario Tamburrano

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 bis) «estado de salud»: estado de salud tal como se define en el artículo 3, punto 28, del Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE;

Or. en

(Véase la redacción del artículo 3, apartado 1, punto 28, del Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.)

Justificación

Los vehículos de segunda mano deben disponer de información accesible y gratuita sobre el estado de salud, a fin de fomentar una mayor confianza en las transacciones tanto de venta como de compra. La transparencia y unos datos accesibles son esenciales para generar confianza entre los consumidores. Sin una información clara y verificable sobre la salud de las baterías, los compradores seguirán vacilando en entrar en este mercado.

Enmienda 298
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors

Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 bis) «combustibles admisibles»: todos los combustibles definidos en la Directiva (UE) 2018/2001 que cumplen los criterios de sostenibilidad de dicha Directiva;

Or. en

Enmienda 299
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 bis) «microempresa»: una microempresa tal como se define en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2013/34/UE;

Or. en

Enmienda 300
Dario Tamburrano

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 ter) «batería para vehículos eléctricos»: una batería para vehículos eléctricos tal como se define en el artículo 3, punto 14, del Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus

residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.

Or. en

(Véase la redacción del artículo 3, apartado 1, punto 14, del Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE.)

Justificación

Una categorización precisa de las «baterías para vehículos eléctricos», que distinga entre las destinadas a vehículos de pasajeros, al transporte pesado y a su reutilización para almacenamiento estacionario u otros usos, es esencial para adaptar la normativa a las características específicas de cada caso de uso.

Enmienda 301
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 ter) «pequeña empresa»: una pequeña empresa según la definición del artículo 3, punto 2, de la Directiva 2013/34/UE;

Or. en

Enmienda 302
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 quater) «empresa mediana»: una empresa mediana tal como se define en el artículo 3, apartado 3, de la Directiva

2013/34/UE.

Or. en

Enmienda 303
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 quinquies) «recarga inteligente»: una operación de recarga en la que la intensidad de la electricidad suministrada a la batería se ajusta en tiempo real, sobre la base de la información recibida a través de comunicaciones electrónicas;

Or. en

Enmienda 304
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 sexies) «recarga bidireccional»: una operación de recarga inteligente en la que puede invertirse la dirección del flujo de electricidad, permitiendo que la electricidad fluya desde la batería hasta el punto de recarga al que está conectada;

Or. en

Enmienda 305
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631;	***suprimido***

Or. en

Enmienda 306
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631;	***suprimido***

Or. en

Justificación

Los vehículos híbridos enchufables no deben incentivarse, por lo que deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Enmienda 307
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631;	***suprimido***

Or. en

Enmienda 308
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631;	***suprimido***

Or. en

Enmienda 309
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631***;***	7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631***, incluidos los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos sostenibles que cumplen los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001 y que realizan reducciones sustanciales de las emisiones de gases de efecto invernadero.***

Or. en

Enmienda 310

Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631***;***	7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631***, incluidos los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos sostenibles, tal como se definen en la Directiva (UE) 2018/2001, que cumplen los criterios establecidos en los artículos 29, 29 bis y 31 de dicha Directiva y en los actos delegados asociados, combustibles que cumplen los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en la Directiva (UE) 2018/2001, y que realizan reducciones sustanciales de las emisiones de gases de efecto invernadero.***

Or. en

Justificación

Esta enmienda aclara que el concepto de vehículos de baja emisión también debe abarcar los vehículos que utilicen combustibles hipocarbónicos sostenibles que cumplan los criterios de sostenibilidad establecidos en la Unión y realicen reducciones sustanciales de las emisiones de gases de efecto invernadero, apoyando así un enfoque de la descarbonización abierto desde el punto de vista tecnológico y coherente.

Enmienda 311
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo ***de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el***	7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo ***que cumple los criterios*** del Reglamento (UE) 2019/631***, o***

artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631;	***un vehículo equipado con un motor híbrido de alto rendimiento o que funcione exclusivamente con combustibles neutros en $C0_2$ (biocarburantes avanzados o combustibles sintéticos).***

Or. fr

Enmienda 312
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631;	7) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un vehículo de emisión cero y de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 1, letra m), del Reglamento (UE) 2019/631***. También incluye los «vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles admisibles»***;

Or. en

Enmienda 313
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8) «empresa grande»: una empresa ***grande*** tal como se define en el artículo ***3***, apartado ***4***, de la Directiva ***2013/34/UE***.	8) «empresa grande»: una empresa tal como se define en el artículo ***2***, apartado ***1***, de la Directiva ***2024/1760/UE***;

Or. en

Enmienda 314
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8) «empresa grande»: una empresa grande ***tal como se define en el artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2013/34/UE***.	8) «gran empresa»: una gran empresa ***que da trabajo a más de 500 personas y cuyo volumen de negocios anual supera los 100 millones EUR;***

Or. fr

Justificación

Es esencial preservar nuestro patrimonio de empresas de tamaño intermedio, que constituyen el núcleo de la industria francesa, frente a la burocracia europea. Por lo tanto, proponemos aumentar los umbrales de aplicación para centrar estos requisitos únicamente en las multinacionales y los grandes grupos.

Enmienda 315
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8) «empresa grande»: una empresa ***grande tal como se define en el artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2013/34/UE***.	8) «gran empresa»: una empresa ***con una flota de vehículos de 100 vehículos o más***.

Or. fr

Enmienda 316
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8) «empresa grande»: una empresa grande tal como se define en el artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2013/34/UE.	8) «empresa grande»: una empresa grande tal como se define en el artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2013/34/UE ***si ha cumplido esos criterios durante al menos dos ejercicios consecutivos previos a la obligación de matriculación y notificación del vehículo de que se trate en virtud de la presente Directiva***.

Or. en

Justificación

Esta enmienda garantiza la seguridad jurídica y evita efectos desproporcionados para las empresas cuyo tamaño oscile en torno a los umbrales establecidos. Armoniza la aplicación de la presente Directiva con el principio de estabilidad ya integrado en la Directiva 2013/34/UE, en virtud del cual los cambios en la categoría de tamaño solo surten efecto después de dos ejercicios consecutivos, evitando así que las empresas próximas a los umbrales de tamaño queden sujetas de forma imprevisible a las obligaciones de matriculación y presentación de información.

Enmienda 317
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8) «empresa grande»: una empresa grande tal como se define en el artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2013/34/UE.	8) «empresa grande»: una empresa grande tal como se define en el artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2013/34/UE***, si ha cumplido esos criterios durante al menos dos ejercicios consecutivos anteriores a la matriculación del vehículo de que se trate***.

Or. en

Enmienda 318
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(8 bis) «ciclos convencionales o con asistencia eléctrica»: un vehículo de carretera de propulsión humana o un vehículo de carretera de propulsión humana equipado con un conjunto de baterías eléctricas, fabricado y diseñado de conformidad con la norma EN 15194;

Or. en

Enmienda 319
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis) El apoyo financiero se refiere a las subvenciones directas, las primas, las ayudas, los préstamos subvencionados, las ayudas a la compra o el arrendamiento financiero financiadas con fondos públicos, así como las ventajas fiscales especiales concedidas específicamente para promover determinadas tecnologías automovilísticas. El apoyo financiero no incluye la imposición normal de los beneficios, la amortización periódica de los activos operativos, la deducción de los gastos operativos, los gastos de arrendamiento financiero, los costes de alquiler, mantenimiento, reparación, seguros, combustible o energía, ni cualquier otro régimen fiscal general que se aplique independientemente de un incentivo tecnológico específico.

Or. de

Enmienda 320

Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis) «apoyo financiero»: toda subvención o ayuda directa concedida por una autoridad pública o una empresa privada, cuando dicho apoyo privado esté regulado por una autoridad pública, a una empresa o a un usuario final con vistas a incentivar la adquisición de vehículos de empresa propulsados por combustibles renovables o energías renovables. El apoyo financiero excluye las medidas fiscales directas o indirectas.

Or. en

Justificación

La propuesta establece en su artículo 4 requisitos para el apoyo financiero sin definir qué se entiende por apoyo financiero, por lo que, en aras de la claridad jurídica, es necesaria una definición.

Enmienda 321
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis) «apoyo financiero»: toda medida fiscal, financiera o reglamentaria adoptada por una autoridad pública que reduzca directa o indirectamente los costes asociados a la adquisición o el uso de un vehículo;

Or. en

Enmienda 322
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis) «recarga inteligente»: una operación de recarga en la que la intensidad de la electricidad suministrada a la batería se ajusta en tiempo real, sobre la base de la información recibida a través de comunicaciones electrónicas;

Or. en

Justificación

Se trata de garantizar la coherencia con las definiciones establecidas en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos y la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

Enmienda 323
Merja Kyllönen

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis) Artículo 2, punto 8 bis (nuevo)
	«combustibles admisibles»: todos los combustibles definidos en la Directiva (UE) 2018/2001 que cumplan los criterios establecidos en los artículos 29 y 29 bis de dicha Directiva y en los actos delegados asociados. Estos combustibles incluyen los combustibles renovables o sintéticos, como los biocombustibles, el biogás, los combustibles de biomasa, los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico para el transporte o los combustibles de carbono reciclado.

Or. en

Justificación

Los vehículos con un motor de combustión interna alimentado exclusivamente por combustibles admisibles requieren una definición clara y sólida de dichos combustibles. La enmienda tiene por objeto aclarar que aquí se incluyen todos los combustibles sostenibles que cumplen los criterios de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de sostenibilidad de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. Esta aclaración evita interpretaciones selectivas o restrictivas de los combustibles admisibles, manteniendo al mismo tiempo las estrictas salvaguardias medioambientales de la UE.

Enmienda 324
Katri Kulmuni

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis) «combustibles admisibles»: todos los combustibles definidos en la Directiva (UE) 2018/2001 que cumplan los criterios establecidos en los artículos 29 y 29 bis de dicha Directiva y en los actos delegados asociados. Estos combustibles incluyen los combustibles renovables o sintéticos, como los biocombustibles, el biogás, los combustibles de biomasa, los combustibles líquidos y gaseosos renovables de origen no biológico para el transporte o los combustibles de carbono reciclado.

Or. en

Justificación

Los vehículos con un motor de combustión interna alimentado exclusivamente por combustibles admisibles requieren una definición clara y sólida de dichos combustibles. Esta aclaración evita interpretaciones selectivas o restrictivas de los combustibles admisibles, manteniendo al mismo tiempo las estrictas salvaguardias medioambientales de la UE.

Enmienda 325
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 bis) Empresas de alquiler de corta duración: vehículos alquilados a particulares (principalmente con fines turísticos) y empresas (logística y movilidad) cuya propiedad es inferior a un año. Esta categoría está excluida del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Or. fr

Enmienda 326
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 ter) «ayuda financiera»: toda medida, ya sea fiscal, financiera, reglamentaria o parafiscal, adoptada por una autoridad pública o a instancias de esta, que reduzca directa o indirectamente los costes asociados a la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler a corto y a largo plazo, la compra a plazos, el seguro y la explotación de vehículos, así como las medidas que reduzcan los costes de recarga o repostaje de vehículos, incluidas, entre otras:
	i. ventajas fiscales para personas físicas o jurídicas, como exenciones, reducciones, deducciones, rebajas, créditos, reembolsos y aplazamientos, incluidos los impuestos especiales sobre los combustibles;
	ii. normas de amortización favorables para las personas jurídicas;
	iii. incentivos financieros directos concedidos por las autoridades públicas,

incluidas ayudas, subvenciones, bonificaciones, sistemas de sustitución y pagos de apoyo operativo;

iv. ventajas normativas o parafiscales, incluidas tasas y gravámenes de matriculación reducidos o exentos;

v. reducciones o exenciones de los peajes, las tasas por congestión, las tasas por costes externos, las tasas por infraestructura y las tasas por utilización, tal como se definen en la Directiva 1999/62/CE;

vi. condiciones de financiación ventajosas, incluidos préstamos en condiciones favorables, tipos de interés subvencionados públicamente por debajo de los del mercado, garantías públicas, sistemas de distribución de riesgos respaldados por autoridades públicas o mecanismos similares destinados a mejorar el acceso al capital;

vii. cualquier otra ventaja fiscal, financiera o cuasifiscal de efecto equivalente, independientemente de su forma, fuente o tratamiento contable.

Or. en

Enmienda 327
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 ter) «fabricado en la Unión Europea»; un producto o componente solo se considerará originario de la Unión si cumple las dos condiciones siguientes:
	a) se ha sometido a su última transformación sustancial en la Unión a tenor del artículo 60 del Reglamento (UE)

n.º 952/2013;

b) el valor añadido de la Unión representa, como mínimo, el 60 % del precio franco fábrica, calculado de conformidad con la definición que figura en el artículo 3, punto 42, del presente Reglamento.

Las operaciones consistentes en una transformación menor en el sentido del artículo 3, punto 44, no son suficientes para considerarse originarias de la Unión en virtud del presente Reglamento, independientemente de su contribución al valor añadido de la Unión. A título excepcional, y sin perjuicio del carácter restrictivo de la definición prevista en el apartado, se asimilarán a un contenido de origen de la Unión los productos, componentes y materias primas originarios de países y territorios de ultramar vinculados a un Estado miembro, en el sentido del anexo II del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y de la Decisión (UE) 2021/1764 del Consejo, relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea.

Or. fr

Enmienda 328
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 8 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	8 ter) «recarga bidireccional»: una operación de recarga inteligente en la que puede invertirse la dirección del flujo de electricidad, permitiendo que la electricidad fluya desde la batería hasta el punto de recarga al que está conectada;

Or. en

Justificación

Se trata de garantizar la coherencia con las definiciones establecidas en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos y la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

Enmienda 329
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	El apoyo financiero se refiere a las subvenciones directas, las primas, las ayudas, los préstamos subvencionados, las ayudas a la compra o el arrendamiento financiero financiadas con fondos públicos, así como las ventajas fiscales especiales concedidas específicamente para promover determinadas tecnologías automovilísticas. El apoyo financiero no incluye la imposición normal de los beneficios, la amortización periódica de los activos operativos, la deducción de los gastos operativos, los gastos de arrendamiento financiero, los costes de alquiler, mantenimiento, reparación, seguros, combustible o energía, ni cualquier otro régimen fiscal general que se aplique independientemente de un incentivo tecnológico específico.

Or. de

Justificación

El concepto de «apoyo financiero» debe distinguirse claramente del tratamiento fiscal normal. Las desgravaciones de amortización, los gastos operativos, los gastos de arrendamiento financiero, los costes de mantenimiento, seguros y combustible no se considerarán ayudas prohibidas. Además, el artículo 4 no debe aplicarse antes que los propios objetivos. Los criterios esenciales de política industrial no deben establecerse únicamente mediante actos delegados.

Enmienda 330

Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propuesta de Reglamento
Artículo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 3	***suprimido***
Objetivos para el porcentaje de vehículos de empresa de emisión cero y de baja emisión	
1. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2030:	
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	
b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:	
a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen	

las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. en

Enmienda 331
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 3	***suprimido***
Objetivos para el porcentaje de vehículos de empresa de emisión cero y de baja emisión	
1. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2030:	
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los	

cuadros 1 y 2 del anexo.

b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:

a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. en

Enmienda 332

Jacek Ozdoba
en nombre del Grupo ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Propuesta de Reglamento
Artículo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 3	***suprimido***
Objetivos para el porcentaje de vehículos de empresa de emisión cero y de baja emisión	
1. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2030:	
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	
b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:	
a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente,	

turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. en

Justificación

El Reglamento no debe establecer objetivos obligatorios para los Estados miembros.

Enmienda 333
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Objetivos para el porcentaje de vehículos ***de empresa de emisión cero y de baja emisión***	Objetivos para el porcentaje de vehículos ***que utilizan energías renovables (vehículos eléctricos de batería, híbridos enchufables, vehículos eléctricos de pila de combustible y vehículos que funcionan exclusivamente con combustibles admisibles)***

Or. en

Enmienda 334
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Objetivos para el porcentaje de vehículos de empresa de emisión cero ***y de baja emisión***	Objetivos para el porcentaje de vehículos de empresa de emisión cero

Or. en

Enmienda 335
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Objetivos para el porcentaje de vehículos de empresa de emisión cero ***y de baja emisión***	Objetivos para el porcentaje de vehículos de empresa de emisión cero

Or. en

Enmienda 336
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2030:	***suprimido***
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los	

cuadros 1 y 2 del anexo.

b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Or. en

Enmienda 337
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2030:	***suprimido***
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	
b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	

Or. en

Enmienda 338
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros ***garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2030***:	1. ***En consonancia con los objetivos de la presente Directiva,*** los Estados miembros ***adoptarán medidas proporcionadas, en particular medidas de apoyo y medidas favorables, como el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje, el refuerzo de la red y facilitadores financieros coherentes, y excluirán las obligaciones de compra vinculantes para las empresas individuales, a fin de apoyar***:

Or. en

Justificación

Esta enmienda preserva la estructura de la propuesta de la Comisión, aclarando al mismo tiempo que los objetivos nacionales deben ser puntos de referencia indicativos que orienten las medidas de apoyo y favorables de los Estados miembros, y no obligaciones vinculantes que puedan convertirse en órdenes de compra directas o indirectas. La Directiva debe dar prioridad a las condiciones favorables, incluidas las infraestructuras y el apoyo financiero, y excluir los mandatos a escala de empresa.

Enmienda 339
Daniel Buda

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros ***garantizarán*** que, a partir del 1 de enero de 2030:	1. Los Estados miembros ***se esforzarán por garantizar*** que, a partir del 1 de enero de 2030:

Or. en

Enmienda 340
Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros ***garantizarán*** que, a partir del 1 de enero de 2030:	1. Los Estados miembros ***trabajarán por*** que, a partir del 1 de enero de 2030:

Or. en

Enmienda 341
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros ***garantizarán*** que, a partir del 1 de enero de 2030:	1. Los Estados miembros ***se esforzarán por*** que, a partir del 1 de enero de 2030:

Or. en

Justificación

Los datos muestran que son los incentivos y la inversión en infraestructuras, y no la fijación de objetivos, los que han impulsado a los Estados miembros de la UE con la adopción más rápida de vehículos eléctricos de empresa. Por lo tanto, la presente propuesta debe establecer objetivos indicativos y, al mismo tiempo, animar a los Estados miembros a desarrollar medidas para fomentar la adopción de vehículos eléctricos por parte de las empresas y la adopción de vehículos eléctricos en general.

Enmienda 342
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los Estados miembros ***garantizarán*** que, a partir del 1 de enero de 2030:	1. Los Estados miembros ***podrán garantizar*** que, a partir del 1 de enero de 2030:

Or. en

Enmienda 343
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	***suprimida***

Or. en

Enmienda 344
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de	***suprimida***

empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Or. en

Enmienda 345
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	***suprimida***

Or. en

Enmienda 346
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural ***sea al menos igual a*** los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los	a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural ***aumente progresivamente, tomando como referencia indicativa*** los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y

cuadros 1 y 2 del anexo.	de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo***, incluidos los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos, que son los definidos en la Directiva (UE) 2018/2001, y que cumplen los criterios establecidos en los artículos 29, 29 bis y 31 de dicha Directiva y en los actos delegados asociados***;

Or. en

Justificación

Esta enmienda preserva la estructura de la propuesta de la Comisión, aclarando al mismo tiempo que los objetivos nacionales deben ser puntos de referencia indicativos que orienten las medidas de apoyo y favorables de los Estados miembros, y no obligaciones vinculantes que puedan convertirse en órdenes de compra directas o indirectas. La Directiva debe dar prioridad a las condiciones favorables, incluidas las infraestructuras y el apoyo financiero, y excluir los mandatos a escala de empresa.

Enmienda 347
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos ***no vinculantes*** combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Or. en

Justificación

Los datos muestran que son los incentivos y la inversión en infraestructuras, y no la fijación de objetivos, los que han impulsado a los Estados miembros de la UE con la adopción más rápida de vehículos eléctricos de empresa. Por lo tanto, la presente propuesta debe establecer objetivos indicativos y, al mismo tiempo, animar a los Estados miembros a

desarrollar medidas para fomentar la adopción de vehículos eléctricos por parte de las empresas y la adopción de vehículos eléctricos en general.

Enmienda 348
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el porcentaje ***combinado*** de turismos ***y furgonetas*** de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en ***los cuadros 1 y 2*** del anexo.	a) el porcentaje de turismos de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en ***el cuadro 1*** del anexo.

Or. fr

Enmienda 349
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el porcentaje combinado de turismos ***y furgonetas*** de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	a) el porcentaje combinado de turismos de emisión cero y de baja emisión en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Or. fr

Enmienda 350
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero ***y de baja emisión*** en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	a) el porcentaje combinado de turismos y furgonetas de emisión cero en el total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos combinados de vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Or. en

Enmienda 351
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	***suprimida***

Or. fr

Enmienda 352

Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	***suprimida***

Or. en

Enmienda 353
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural ***sea al menos igual a*** los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural ***aumente progresivamente, tomando como referencia indicativa*** los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Or. en

Justificación

Esta enmienda preserva la estructura de la propuesta de la Comisión, aclarando al mismo tiempo que los objetivos nacionales deben ser puntos de referencia indicativos que orienten

las medidas de apoyo y favorables de los Estados miembros, y no obligaciones vinculantes que puedan convertirse en órdenes de compra directas o indirectas. La Directiva debe dar prioridad a las condiciones favorables, incluidas las infraestructuras y el apoyo financiero, y excluir los mandatos a escala de empresa.

Enmienda 354
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.	b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos ***no vinculantes*** para los vehículos de emisión cero establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Or. en

Justificación

Los datos muestran que son los incentivos y la inversión en infraestructuras, y no la fijación de objetivos, los que han impulsado a los Estados miembros de la UE con la adopción más rápida de vehículos eléctricos de empresa. Por lo tanto, la presente propuesta debe establecer objetivos indicativos y, al mismo tiempo, animar a los Estados miembros a desarrollar medidas para fomentar la adopción de vehículos eléctricos por parte de las empresas y la adopción de vehículos eléctricos en general.

Enmienda 355
Dario Tamburrano

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su	b) el porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su

territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos ***mínimos para los vehículos de emisión cero*** establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo.

Or. en

Enmienda 356
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el porcentaje de turismos ***y furgonetas*** de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en ***los cuadros 1 y 2*** del anexo.	b) el porcentaje de turismos de emisión cero en el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio cada año natural sea al menos igual a los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero establecidos en ***el cuadro 1*** del anexo.

Or. fr

Enmienda 357
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Los objetivos previstos en el presente Reglamento no se aplicarán hasta que la Comisión haya presentado al Parlamento Europeo y al Consejo una evaluación completa que abarque todos los elementos siguientes:
	a) una metodología del ciclo de vida completo de conformidad con el artículo 7 bis del Reglamento (UE) 2019/631 y su aplicación a todas las categorías de vehículos cubiertas por el

presente Reglamento;

b) una evaluación de impacto actualizada sobre el impacto en las empresas, los fabricantes de automóviles, los proveedores, el empleo, los precios de los vehículos, las cuotas de arrendamiento financiero, los valores residuales, los mercados de segunda mano, los contribuyentes y los consumidores;

c) una evaluación de la infraestructura de recarga y de red, incluidas las conexiones a la red, la recarga en los depósitos, la disponibilidad de recarga rápida, los precios de la electricidad, la respuesta de la carga y las disparidades regionales;

d) una evaluación de la disponibilidad de vehículos adecuados para diferentes perfiles operativos de misión, en particular para furgonetas, flotas de servicios, construcción, artesanía, zonas rurales, trabajo en equipo, operaciones de remolque, vehículos frigoríficos, servicios de seguridad y servicios de emergencia;

e) una evaluación de las dependencias de las materias primas, las baterías y las cadenas de suministro, en particular en lo que respecta a las materias primas fundamentales, las celdas de baterías, los materiales catódicos y anódicos, las capacidades de transformación y el reciclado;

f) una evaluación de la contribución concreta, adicional y mensurable del presente Reglamento a la reducción de las emisiones mundiales y a la evolución de la temperatura mundial;

g) una evaluación de alternativas menos intervencionistas y tecnológicamente abiertas. Los objetivos solo se aplicarán después de que la Comisión, sobre la base de la evaluación a que se refiere el párrafo primero, haya presentado una propuesta legislativa para activarlos y esta se haya adoptado con arreglo al procedimiento legislativo ordinario.

Dicha propuesta legislativa solo podrá presentarse si la Comisión demuestra que los objetivos son adecuados, necesarios, proporcionados, tecnológicamente abiertos, económicamente viables y compatibles con la competitividad industrial de la Unión.

Or. de

Justificación

Este es el mecanismo central de suspensión temporal. Los objetivos no se aplicarán automáticamente. Solo pueden aplicarse una vez que la Comisión haya facilitado todas las pruebas necesarias y se haya adoptado la decisión de activarlos con arreglo al procedimiento legislativo ordinario.

Enmienda 358
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Los Estados miembros podrán adaptar las modalidades de aplicación de los objetivos nacionales para que tengan en cuenta las particularidades económicas e industriales nacionales, así como la aplicación práctica de los objetivos europeos. La ausencia de una sanción financiera automática no exime a los Estados miembros de su obligación de aplicar políticas que permitan avanzar hacia los objetivos establecidos por el Reglamento.

Or. fr

Enmienda 359
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. La aplicación de los objetivos nacionales estará supeditada al coste medio de la electricidad para las empresas por debajo de un umbral competitivo en comparación con la media de la década anterior. En caso de crisis energética o de aumento desproporcionado de las tarifas de la electricidad debido a las normas del mercado europeo de la energía, los objetivos anuales se suspenderán automáticamente para el año natural de que se trate.

Or. fr

Enmienda 360
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Los Estados miembros integrados en su totalidad por islas, o que contengan regiones insulares en el sentido del artículo 174 del TFUE, podrán aplicar un mecanismo de flexibilidad temporal para la consecución de los objetivos a que se refiere el apartado 1 cuando limitaciones objetivas relacionadas con la capacidad de la red, el despliegue de infraestructuras o el tamaño del mercado afecten de forma significativa a la adopción de vehículos de emisión cero.

Or. en

Enmienda 361
Daniel Buda

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. La consecución de los objetivos a que se refiere el apartado 1 se basará en un enfoque gradual y tecnológicamente neutro, teniendo debidamente en cuenta las especificidades nacionales, las realidades económicas, la preparación de las infraestructuras y la evolución del mercado. Los Estados miembros deberán disponer de suficiente flexibilidad para determinar la vía más adecuada a fin de alcanzar dichos objetivos.

Or. en

Enmienda 362
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. En el marco de la consecución de los objetivos a que se refiere el apartado 1, los Estados miembros podrán contabilizar un máximo de diez puntos porcentuales de los objetivos de porcentaje de turismos y furgonetas de emisión cero mediante un apoyo verificable a la compra y el arrendamiento financiero de bicicletas de empresa, incluidas bicicletas eléctricas y bicicletas de carga.

Or. en

Justificación

Allows Member States limited flexibility to achieve part of the targets through verifiable company bicycle leasing schemes and other zero-emission multimodal solutions, in line with the proposed 10 percentage-point allowance under Article 3(1bis). This reflects proven national experience, notably in Germany, where company bike leasing has already reached

more than 2 million active leased bicycles and has demonstrated its effectiveness in reducing car dependency, congestion and emissions from commuting and business travel. Such flexibility enables Member States to use the most effective local and national tools, while ensuring that the core ambition of accelerating ZEV uptake remains intact. It also recognises that, for many urban trips, bicycles, cargo bikes and e-bikes provide a more space-efficient and cost-effective zero-emission alternative than replacing every trip with a car or van.

Enmienda 363
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 ter. Los objetivos a que se refiere el apartado 1 se suspenderán automáticamente en cualquier Estado miembro en el que la implantación de las infraestructura de recarga rápida, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2023/1804, acuse un retraso superior al 15 % respecto a las trayectorias nacionales. No podrán imponerse sanciones, restricciones ni cargas administrativas a las empresas hasta que la red de infraestructuras públicas esté plenamente operativa.

Or. fr

Enmienda 364
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y	***suprimido***

de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:

a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. en

Enmienda 365
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y	***suprimido***

2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:

a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. en

Justificación

Debe suprimirse el apartado 2, ya que la metodología de cálculo del cumplimiento que establece se basa en objetivos nacionales vinculantes y no es compatible con el enfoque basado en referencias indicativas introducido por la presente enmienda.

Enmienda 366
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos	***suprimido***

nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:

a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. en

Enmienda 367
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos ***y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente***, se aplicarán las	2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos, se aplicarán las normas siguientes:

normas siguientes:

Or. fr

Enmienda 368
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, ***se aplicarán*** las normas siguientes:	2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, ***podrán aplicarse*** las normas siguientes:

Or. en

Enmienda 369
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:	2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:

Or. en

Enmienda 370
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:	2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:

Or. en

Enmienda 371
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:	2. A efectos del seguimiento de la adopción de vehículos de emisión cero en la Unión y del cálculo del cumplimiento de los objetivos nacionales para los turismos y las furgonetas establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo, respectivamente, se aplicarán las normas siguientes:

Or. en

Enmienda 372
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;	***suprimida***

Or. en

Enmienda 373
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;	***suprimida***

Or. en

Enmienda 374
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean***, respectivamente,*** turismos ***y furgonetas***, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;	a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean turismos, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

Or. fr

Enmienda 375
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión ***será*** el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;	a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión ***podrá ser*** el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

Or. en

Enmienda 376
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*

a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos ***y furgonetas***, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;	a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero y de baja emisión será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero y de baja emisión que sean, respectivamente, turismos, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

Or. fr

Enmienda 377
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero ***y de baja emisión*** que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;	a) el numerador de los objetivos para los porcentajes combinados de vehículos de emisión cero será el número combinado total de vehículos de empresa nuevos de emisión cero que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

Or. en

Enmienda 378
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de	***suprimida***

empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

Or. fr

Enmienda 379
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;	***suprimida***

Or. en

Enmienda 380
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean***, respectivamente,*** turismos ***y furgonetas***, y que matriculen las grandes empresas en el	b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero será el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean turismos, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante

Estado miembro durante cada año natural;	cada año natural;

Or. fr

Enmienda 381
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero ***será*** el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;	b) el numerador de los objetivos mínimos para los vehículos de emisión cero ***podrá ser*** el número total de vehículos de empresa de emisión cero nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas, y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante cada año natural;

Or. en

Enmienda 382
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.	***suprimida***

Or. en

Enmienda 383
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) el denominador de ***ambos*** objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.	c) el denominador de ***los*** objetivos ***mínimos para los vehículos de emisión cero*** será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. en

Enmienda 384
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean***, respectivamente,*** turismos ***y furgonetas*** y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.	c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean turismos y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. fr

Enmienda 385
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) el denominador de ambos objetivos ***será*** el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.	c) el denominador de ambos objetivos ***podrá ser*** el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos y furgonetas y que matriculen las grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. en

Enmienda 386
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos ***y furgonetas y que matriculen las*** grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.	c) el denominador de ambos objetivos será el número total de vehículos de empresa nuevos que sean, respectivamente, turismos ***matriculados por*** grandes empresas en el Estado miembro durante el mismo año natural.

Or. fr

Enmienda 387
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. Para la descarbonización de las flotas de microempresas y pymes, la Comisión establecerá, a más tardar el 30 de junio de 2027, un fondo renovable para vehículos de emisión cero (en lo sucesivo, «el Fondo»).

El Fondo concederá a las pymes y microempresas admisibles préstamos sin intereses para la compra, el arrendamiento financiero o la compra a plazos de nuevos turismos y furgonetas de empresa de emisión cero.

El mecanismo de reembolso se vinculará al ahorro verificado en los costes de combustible resultante de la sustitución de un vehículo convencional por un vehículo de emisión cero de la misma clase. La Comisión también podrá establecer una subvención de reembolso para las pymes o microempresas de sectores en los que el kilometraje sea variable o imprevisible.

El Fondo se administrará en cooperación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI). Los Estados miembros podrán complementar el Fondo con recursos nacionales. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el establecimiento y el funcionamiento del Fondo a más tardar el 31 de diciembre de 2027.

Or. en

Enmienda 388
Rosa Serrano Sierra

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. Cuando se demuestre que determinados nodos de transporte, incluidos los aeropuertos, requieren infraestructuras de recarga y capacidad de red adicionales para respaldar el logro de los objetivos a que se refiere el apartado 1, los Estados miembros deberán adoptar las medidas necesarias para facilitar el suministro de dichas infraestructuras y capacidad, en consonancia con el Reglamento (UE)

2023/1804 y la planificación de la red nacional. Cuando esté debidamente justificado, los Estados miembros podrán ajustar la aplicación efectiva de dichos objetivos para tener en cuenta el calendario de implantación de las infraestructuras necesarias.

Or. en

Enmienda 389
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. Los objetivos nacionales establecidos en el anexo I tendrán en cuenta los diferentes niveles de madurez del mercado, la preparación de la infraestructura de recarga, la composición de la flota, las características geográficas y la capacidad económica de los Estados miembros. Los Estados miembros que se enfrenten a limitaciones estructurales del mercado, como mercados pequeños o periféricos con una diversidad limitada de la flota, podrán aplicar un mecanismo de flexibilidad que les permita efectuar ajustes temporales en las trayectorias anuales de cumplimiento, siempre que acrediten un progreso continuo hacia los objetivos generales del presente Reglamento.

Or. en

Justificación

Los objetivos actualmente propuestos son demasiado ambiciosos para los mercados más pequeños, en los que la adopción de los vehículos eléctricos sigue estando limitada por las restricciones de suministro, las dificultades para el despliegue de las infraestructuras y los problemas de asequibilidad. Es necesario un enfoque diferenciado para garantizar la proporcionalidad y una aplicación realista en toda la Unión.

Enmienda 390
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Liesbet Sommen, Wouter Beke

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los objetivos establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo tendrán carácter indicativo para un Estado miembro que demuestre a la Comisión que va por buen camino para cumplir su objetivo nacional específico para 2030, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2018/842, únicamente mediante las medidas existentes (escenario «con las medidas existentes»), sin necesidad de adoptar medidas adicionales (escenario «con medidas adicionales»).

Or. en

Justificación

El Reglamento debe permitir a los Estados miembros evitar la fijación de objetivos explícitos para la flota de vehículos de empresa cuando dispongan de políticas que sean coherentes con los objetivos climáticos de la Unión y ofrezcan reducciones de emisiones equivalentes o mayores.

Por consiguiente, los objetivos establecidos en el anexo deben tener carácter indicativo para aquellos Estados miembros que puedan demostrar que van por buen camino para cumplir sus obligaciones de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en virtud del Reglamento (UE) 2018/842 mediante las medidas existentes, sin necesidad de medidas adicionales.

Enmienda 391
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*

2 bis. Las empresas conservan plena flexibilidad a la hora de definir los medios para lograr el cumplimiento, incluida la renovación de los vehículos, la optimización operativa, la electrificación de la flota y el uso de combustibles renovables e hipocarbónicos, en consonancia con la Directiva sobre energía procedente de fuentes renovables (2009/28/CE).

Or. de

Enmienda 392
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Ivan David, Anja Arndt

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. Las empresas conservan plena flexibilidad a la hora de definir los medios para lograr el cumplimiento, incluida la renovación de los vehículos, la optimización operativa, la electrificación de la flota y el uso de combustibles renovables e hipocarbónicos, en consonancia con la Directiva sobre energía procedente de fuentes renovables (2009/28/CE).

Or. de

Enmienda 393
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Wouter Beke, Liesbet Sommen

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 ter. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los objetivos establecidos en los cuadros 1 y 2 del anexo tendrán

carácter indicativo para un Estado miembro que demuestre a la Comisión que las medidas ya adoptadas a escala nacional permitirán alcanzar una proporción de nuevas matriculaciones de vehículos de emisión cero y de baja emisión que dé lugar a unas emisiones de CO_2 iguales o inferiores a las que resultarían del cumplimiento del objetivo nacional aplicable a las flotas de empresa.

El Estado miembro presentará las pruebas correspondientes en el plan nacional a que se refiere el artículo 6, apartado 1, del presente Reglamento.

Cuando la Comisión llegue a la conclusión de que las medidas en cuestión darán lugar a unas emisiones de CO2 iguales o inferiores a las de los objetivos establecidos en el anexo, se considerará que dichos objetivos tienen carácter indicativo para ese Estado miembro.

Or. en

Justificación

Los Estados miembros deben poder establecer excepciones a los objetivos vinculantes para las flotas de vehículos de empresa cuando apliquen políticas alternativas que respalden la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión (independientemente de la propiedad de los vehículos) y sean coherentes con los objetivos climáticos de la Unión. Esta posibilidad dependerá de que la Comisión determine que esas políticas nacionales permiten alcanzar unas emisiones de CO2 de los turismos y vehículos comerciales ligeros iguales o inferiores a las que se derivarían del cumplimiento de los objetivos del anexo.

Enmienda 394
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 bis

Planes nacionales para respaldar la adopción del porcentaje de vehículos de empresa de emisión cero y de baja emisión

1. Los Estados miembros establecerán planes nacionales con el objetivo de apoyar la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión que funcionen exclusivamente con combustibles admisibles entre los turismos y furgonetas nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio.

2. Los planes nacionales establecerán medidas, políticas e incentivos nacionales para alcanzar este objetivo. Los Estados miembros elaborarán los planes nacionales teniendo en cuenta las condiciones del mercado nacional, el grado de preparación de las infraestructuras, la neutralidad tecnológica, la disponibilidad de tecnologías adecuadas y las realidades operativas a que se enfrentan las distintas categorías de operadores de flotas de vehículos de empresa. Los Estados miembros velarán por que dichas medidas sean proporcionadas y evitarán crear cargas administrativas, financieras u operativas innecesarias.

3. Los planes nacionales incluirán, como mínimo:

a) una evaluación de las condiciones del mercado nacional y de la preparación de las infraestructuras;

b) las medidas, políticas e incentivos nacionales previstos para respaldar la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en las flotas de vehículos de empresa;

c) un calendario indicativo para la ejecución de tales medidas;

d) procedimientos para supervisar y evaluar la eficacia de las medidas adoptadas.

4. Los planes nacionales podrán incluir, cuando proceda:

a) incentivos fiscales;

b) incentivos en materia de peajes;

c) medidas de apoyo acordes con las normas aplicables en materia de ayudas estatales.

d) medidas que faciliten el acceso a infraestructuras de recarga y repostaje adecuadas, asequibles y accesibles;

e) medidas de apoyo a la preparación de la red;

f) medidas que faciliten el acceso a la financiación.

Or. en

Enmienda 395
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 bis
	Objetivos relativos a los ciclos convencionales y con asistencia eléctrica
	1. Además de los objetivos establecidos en el artículo 3, los Estados miembros velarán por que:
	a) a más tardar el 1 de enero de 2030, las grandes empresas adquieran, compren, arrienden financieramente, alquilen o pongan a disposición de otro modo para su uso un número de ciclos nuevos, convencionales o con asistencia eléctrica, equivalente como mínimo al 30 % del número total de empleados de la empresa;
	b) a más tardar el 1 de enero de 2035, las grandes empresas adquieran, compren, arrienden financieramente, alquilen o pongan a disposición de otro modo para

su uso un número de ciclos nuevos, convencionales o con asistencia eléctrica, equivalente como mínimo al 50 % del número total de empleados de la empresa;

2. A efectos del apartado 1, el número total de empleados se calculará sobre la base del número medio de empleados de la empresa durante el año natural anterior.

3. Los ciclos mencionados en el apartado 1 podrán ser ciclos convencionales o ciclos con asistencia eléctrica.

4. Los ciclos mencionados en el apartado 1 se pondrán a disposición:

a) de los empleados para desplazamientos domicilio-trabajo o viajes de negocios;

o b) para operaciones de transporte de mercancías, logística, entrega o servicio de la empresa.

5. Para cada año civil, los Estados miembros registrarán información relativa a cada nuevo ciclo convencional o con asistencia eléctrica. Esta información se facilitará a la Comisión Europea y se pondrá a disposición del público.

Or. en

Enmienda 396
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 bis
	A más tardar un año después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, cada Estado miembro elaborará y comunicará a la Comisión una estrategia nacional que establezca las medidas previstas para promover y

fomentar la adopción de vehículos de emisión cero en las flotas de vehículos de empresa.

Dicha estrategia nacional podrá incluir, entre otras cosas:

a) medidas de desgravación fiscal y de apoyo fiscal;

b) regímenes de apoyo a la adquisición y el arrendamiento financiero de vehículos admisibles;

c) medidas relacionadas con la implantación de las infraestructuras de recarga y repostaje;

d) medidas destinadas a reducir la carga administrativa;

e) apoyo específico para las pequeñas y medianas empresas;

f) campañas de sensibilización y difusión de información pertinente;

g) medidas destinadas a mejorar el acceso a la financiación y a los instrumentos financieros.

Los Estados miembros conservarán plena discrecionalidad para determinar el tipo, el alcance y la combinación de medidas que deben incluirse en su estrategia nacional, teniendo en cuenta su contexto nacional específico y las condiciones imperantes en el mercado.

Cada dos años, los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe de situación en el que expongan el grado de aplicación de las medidas adoptadas y los resultados obtenidos. La Comisión publicará un informe consolidado en el que destaque las buenas prácticas y recoja la experiencia adquirida en los distintos Estados miembros.

Or. en

Enmienda 397

Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 bis
	Medidas de protección para garantizar la preparación de las infraestructuras
	Siempre que se mantengan los objetivos vinculantes a escala del parque en virtud del presente Reglamento, estos se aplicarán a los operadores de flotas registrados en un Estado miembro únicamente si dicho Estado miembro puede demostrar que ha cumplido al menos el 90 % de sus objetivos y requisitos nacionales vinculantes para el desarrollo de infraestructuras establecidos en el Reglamento (UE) 2023/1804. La Comisión publicará anualmente una evaluación del nivel de cumplimiento por parte de cada Estado miembro de los objetivos y requisitos de conformidad con el apartado 1.

Or. de

Enmienda 398
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 3 bis
	Siempre que se mantengan los objetivos vinculantes a escala del parque en virtud del presente Reglamento, estos se aplicarán a los operadores de flotas registrados en un Estado miembro únicamente si dicho Estado miembro puede demostrar que ha cumplido al menos el 90 % de sus objetivos y

requisitos nacionales vinculantes para el desarrollo de infraestructuras establecidos en el Reglamento (UE) 2023/1804. La Comisión publicará anualmente una evaluación del nivel de cumplimiento por parte de cada Estado miembro de los objetivos y requisitos de conformidad con el apartado 1.

Or. de

Enmienda 399
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 4	***suprimido***
Apoyo financiero a los vehículos de empresa	
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una	

metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».

Or. en

Enmienda 400
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 4	***suprimido***
Apoyo financiero a los vehículos de empresa	
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».	

Or. en

Justificación

Esta disposición plantea graves problemas de subsidiariedad. Las decisiones sobre los regímenes nacionales de ayuda financiera

para los turismos y furgonetas de empresa son competencia de los Estados miembros. Al prescribir

las condiciones en las que puede concederse dicha ayuda, el artículo interfiere indebidamente en las políticas nacionales en materia fiscal

y de incentivos. Por lo tanto, este artículo debe suprimirse.

Enmienda 401
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propuesta de Reglamento
Artículo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 4	***suprimido***
Apoyo financiero a los vehículos de empresa	
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	
La Comisión estará facultada para	

adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».

Or. en

Enmienda 402
Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 4	***suprimido***
Apoyo financiero a los vehículos de empresa	
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una	

furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».

Or. en

Justificación

Las disposiciones propuestas en el artículo 4 relativas al apoyo financiero interfieren en las políticas fiscales nacionales en materia tributaria y suscitan, por tanto, serios problemas de subsidiariedad.

Enmienda 403
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 4	***suprimido***
Apoyo financiero a los vehículos de empresa	
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios	

para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».

Or. en

Justificación

Debe suprimirse el artículo 4, ya que el tratamiento fiscal y la tributación de los vehículos no deben regularse en el marco del presente acto. Si bien la Directiva puede establecer objetivos y medidas de apoyo de carácter indicativo, no es el instrumento adecuado para introducir penalizaciones fiscales o restringir los regímenes nacionales de apoyo. La tributación y los incentivos fiscales deben seguir regulándose en el marco de las políticas fiscales nacionales y de la Unión.

Enmienda 404
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 4	***suprimido***
Apoyo financiero a los vehículos de empresa	
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están	

«fabricados en la Unión Europea».

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».

Or. en

Enmienda 405
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 4	***suprimido***
Apoyo financiero a los vehículos de empresa	
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una	

metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».

Or. en

Enmienda 406
Anne-Sophie Frigout, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Marie-Luce Brasier-Clain, Mathilde Androuët

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	***suprimido***

Or. fr

Enmienda 407
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	***suprimido***

Or. fr

Enmienda 408
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 409
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 410
Jacek Ozdoba
en nombre del Grupo ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 411
Luis-Vicențiu Lazarus

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión. ***No obstante, un Estado miembro podrá mantener los regímenes de ayuda financiera existentes durante un período de hasta veinticuatro meses cuando la infraestructura de recarga de acceso público implantada en su territorio no***

alcance los objetivos establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2023/1804.

El Estado miembro notificará a la Comisión, a más tardar tres meses antes de la fecha de aplicación de la obligación prevista en el presente apartado, los motivos que justifican la excepción y las medidas previstas para hacer frente a esa insuficiencia.

La Comisión podrá formular una recomendación al Estado miembro de que se trate. Si la insuficiencia persiste, la excepción podrá renovarse una sola vez, previa nueva notificación, por un período adicional de hasta veinticuatro meses.

Or. en

Enmienda 412
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de dos años antes de la fecha ***a que se refiere*** el artículo 3***, apartado 1***, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.	A partir de dos años antes de la fecha ***efectiva de aplicación de los objetivos establecidos en*** el artículo 3 ***y únicamente si se cumplen las condiciones establecidas en él***, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.

Or. de

Justificación

El concepto de «apoyo financiero» debe distinguirse claramente del tratamiento fiscal normal. Las desgravaciones de amortización, los gastos operativos, los gastos de arrendamiento financiero, los costes de mantenimiento, seguros y combustible no se

considerarán ayudas prohibidas. Además, el artículo 4 no debe aplicarse antes que los propios objetivos. Los criterios esenciales de política industrial no deben establecerse únicamente mediante actos delegados.

Enmienda 413
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero ***o de baja emisión***.	A partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros no prestarán ayuda financiera alguna para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos***, el aseguramiento, la recarga*** o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas distintos de los vehículos de emisión cero.

Or. en

Enmienda 414
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir de ***dos años antes de*** la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros ***no*** prestarán ayuda financiera ***alguna*** para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas ***distintos de los*** vehículos de emisión cero ***o de baja emisión***.	A partir de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros ***solo*** prestarán ayuda financiera para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o la explotación de vehículos de empresa y furgonetas ***si son*** vehículos de emisión cero.

Or. en

Justificación

Se anima a los Estados miembros a que establezcan medidas de transición antes de 2030 con el fin de facilitar la transición a un cese total del apoyo a los vehículos que utilizan combustibles fósiles en 2030.

Enmienda 415
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los regímenes de apoyo financiero y los mecanismos de incentivos establecidos en virtud del presente Reglamento deberán preservar la neutralidad fiscal, minimizar la carga administrativa y evitar efectos desproporcionados para las pequeñas y medianas empresas. Los Estados miembros deberán disponer de suficiente flexibilidad a la hora de diseñar los incentivos fiscales de conformidad con las capacidades presupuestarias y los sistemas fiscales nacionales.

Or. en

Justificación

Unas expectativas uniformes en materia fiscal pueden generar una carga presupuestaria considerable para las economías de menor tamaño con una flexibilidad presupuestaria limitada. Las autoridades nacionales deben conservar la facultad discrecional de adecuar las medidas de apoyo a la realidad económica nacional.

Enmienda 416
Dario Tamburrano

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A más tardar el 1 de enero de 2027, los Estados miembros procederán a la

eliminación gradual de las exenciones fiscales, las ventajas fiscales y las subvenciones públicas de que se beneficien los vehículos de empresa propulsados total o parcialmente por combustibles fósiles y fomentarán la disponibilidad de información fiable y transparente sobre el estado de salud de las baterías de los vehículos de emisión cero de segunda mano.

Or. en

Enmienda 417
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	El artículo 4 no se aplicará mientras se suspenda la aplicación de los objetivos establecidos en el artículo 3.

Or. de

Justificación

Las limitaciones de subvencionabilidad no se aplicarán mientras no se hayan activado los objetivos reales.

Enmienda 418
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir	***suprimido***

de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».

Or. en

Enmienda 419
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	***suprimido***

Or. en

Enmienda 420
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la ***adopción*** de turismos y furgonetas	Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la ***compra, el arrendamiento***

de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».

financiero, el alquiler, la compra a plazos, el aseguramiento, la recarga o la explotación de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».

Se considerará que un vehículo está «fabricado en la UE» si:

a) el vehículo debe ensamblarse en la Unión;

b) la relación entre el precio total franco fábrica de los componentes del vehículo (excluida la batería del vehículo) originarios de la Unión y el precio total franco fábrica de todos los componentes del vehículo (excluida la batería) es igual o superior al 70 %;

c) y al menos tres componentes específicos principales de las baterías, entre ellos las celdas, de la batería de tracción del vehículo son originarios de la Unión;

d) al menos cinco componentes específicos principales de las baterías, entre ellos las celdas de batería, los materiales activos catódicos y el sistema de gestión de baterías, de la batería de tracción del vehículo deben ser originarios de la Unión;

e) la relación entre el precio total franco fábrica de los componentes del sistema de propulsión eléctrica originarios de la Unión y el precio total franco fábrica de todos los componentes del sistema de propulsión eléctrica debe ser igual o superior al 50 %;

f) la relación entre el precio total franco fábrica de los sistemas electrónicos principales originarios de la Unión y el precio total franco fábrica de todos los sistemas electrónicos principales debe ser igual o superior al 50 %.

Los requisitos establecidos en las letras d), e) y f) se aplicarán a partir del [OP: Insértese la fecha correspondiente a tres

años después de la de entrada en vigor del presente Reglamento].

El origen de los productos y componentes se determinará de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Or. en

Enmienda 421
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos ***y furgonetas*** de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea». ***Un producto o componente solo se considerará «fabricado en la Unión Europea» si cumple las dos condiciones siguientes:*** ***a) se ha sometido a su última transformación sustancial en la Unión a tenor del artículo 60 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;*** ***b) el valor añadido de la Unión representa, como mínimo, el 60 % del precio franco fábrica, calculado de conformidad con la definición que figura en el artículo 3, punto 42, del presente Reglamento.*** ***Las operaciones consistentes en una transformación menor en el sentido del artículo 3, punto 44, no son suficientes para considerarse originarias de la Unión en virtud del presente Reglamento,***

	independientemente de su contribución al valor añadido de la Unión. A título excepcional, y sin perjuicio del carácter restrictivo de la definición prevista en el apartado, se asimilarán a un contenido de origen de la Unión los productos, componentes y materias primas originarios de países y territorios de ultramar vinculados a un Estado miembro, en el sentido del anexo II del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y de la Decisión (UE) 2021/1764 del Consejo, relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea.

Or. fr

Enmienda 422
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de ***la fecha a que se refiere*** el artículo 3***, apartado 1***, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes ***de la fecha efectiva de aplicación de los objetivos establecidos en*** el artículo 3, ***y únicamente si se cumplen las condiciones establecidas en él,*** los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y vehículos están «fabricados en la Unión» Europea. ***El artículo 4 no se aplicará mientras se suspenda la aplicación de los objetivos establecidos de conformidad con el artículo 3.***

Or. de

Enmienda 423

Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de ***la fecha a que se refiere*** el artículo 3***, apartado 1***, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes ***de la fecha efectiva de aplicación de los objetivos establecidos en*** el artículo 3, ***y únicamente si se cumplen las condiciones establecidas en él,*** los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa únicamente si dichos turismos y vehículos están «fabricados en la Unión» Europea. ***El artículo 4 no se aplicará mientras se suspenda la aplicación de los objetivos establecidos de conformidad con el artículo 3.***

Or. de

Enmienda 424
Luis-Vicențiu Lazarus

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros ***proporcionarán*** ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa ***únicamente si dichos*** turismos y furgonetas ***están*** «fabricados en la Unión Europea».	Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros***, al diseñar los regímenes de*** ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa***, darán preferencia a los*** turismos y furgonetas «fabricados en la Unión Europea»***, de conformidad con los criterios que establezca la Comisión con arreglo al párrafo tercero del presente artículo***.

Or. en

Enmienda 425
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de ***dos años antes de*** la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa ***únicamente si dichos turismos y furgonetas están*** «fabricados en la Unión Europea».	Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros ***no*** proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa ***de emisión cero que no estén*** «fabricados en la Unión Europea»***, tal como se define en el [anexo de la Ley de Aceleración Industrial]***.

Or. en

Enmienda 426
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos ***y furgonetas*** de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».	Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, a partir de dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, los Estados miembros proporcionarán ayuda financiera para la adopción de turismos de empresa únicamente si dichos turismos y furgonetas están «fabricados en la Unión Europea».

Or. fr

Enmienda 427
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En la medida en que el presente Reglamento fije criterios para que un vehículo se considere «fabricado en la Unión Europea», los criterios esenciales se establecerán en el propio Reglamento. La Comisión solo puede completar detalles técnicos no esenciales mediante actos delegados.

Or. de

Justificación

Los criterios esenciales de política industrial deben ser definidos por la propia autoridad legislativa y no pueden transponerse plenamente a los actos delegados.

Enmienda 428
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Con el fin de reforzar la dotación de vehículos eléctricos de las flotas de vehículos de empresa, los vehículos eléctricos pequeños «fabricados en la Unión Europea», según la definición correspondiente, deberán considerarse una herramienta estratégica, que implica una metodología de cálculo diferenciada. A este respecto, cada nuevo vehículo de emisión cero de la categoría M1, considerado un vehículo eléctrico pequeño de conformidad con el anexo I, parte A, punto 2.4, del Reglamento (UE) 2018/858 y fabricado en la Unión Europea, tal como se ha definido

	anteriormente, se contabilizará como 1,5 vehículos eléctricos en los cálculos de los Estados miembros de la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en sus flotas de vehículos de empresa.

Or. fr

Enmienda 429
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».	***suprimido***

Or. en

Enmienda 430
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios	***suprimido***

para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».

Or. en

Enmienda 431
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».	***suprimido***

Or. en

Enmienda 432
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».	***suprimido***

Or. en

Enmienda 433
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».	***suprimido***

Or. en

Enmienda 434
Pascal Canfin

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo ***5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está*** «fabricado en la Unión Europea».	***A efectos del presente*** artículo***, el criterio de*** «fabricado en la Unión Europea» ***que rige la concesión de ayuda financiera para la adopción de turismos y furgonetas de empresa deberá responder a los siguientes requisitos:***
	a) el vehículo debe ensamblarse en la Unión;
	b) la relación entre el precio total franco fábrica de los componentes del vehículo (excluida la batería del vehículo) originarios de la Unión y el precio total franco fábrica de todos los componentes del vehículo (excluida la batería) debe ser igual o superior al 70 %;
	c) al menos tres componentes específicos principales de las baterías, entre ellos las

celdas, de la batería de tracción del vehículo deben ser originarios de la Unión;

d) al menos cinco componentes específicos principales de las baterías, entre ellos las celdas de batería, los materiales activos catódicos y el sistema de gestión de baterías, de la batería de tracción del vehículo deben ser originarios de la Unión;

e) la relación entre el precio total franco fábrica de los componentes del sistema de propulsión eléctrica originarios de la Unión y el precio total franco fábrica de todos los componentes del sistema de propulsión eléctrica debe ser igual o superior al 50 %;

f) la relación entre el precio total franco fábrica de los sistemas electrónicos principales originarios de la Unión y el precio total franco fábrica de todos los sistemas electrónicos principales debe ser igual o superior al 50 %.

Los requisitos establecidos en las letras d), e) y f) se aplicarán a partir del [OP: Insértese la fecha correspondiente a tres años después de la de entrada en vigor del presente Reglamento].

No obstante los requisitos antes señalados, los vehículos eléctricos pequeños de la subcategoría M1E, tal como se define en el Reglamento (UE) 2018/858, incluirán los siguientes requisitos de origen de la Unión:

1. el vehículo debe ensamblarse en la Unión;

2. y uno de los dos criterios siguientes:

a) la relación entre el precio total franco fábrica de los componentes del vehículo (excluida la batería del vehículo) originarios de la Unión y el precio total franco fábrica de todos los componentes del vehículo (excluida la batería) debe ser igual o superior al 70 %; o

b) al menos tres componentes específicos principales de las baterías, entre ellos las celdas, de la batería de tracción del vehículo deben ser originarios de la Unión.

El criterio de «fabricado en la Unión Europea» se considerará equivalente al «origen de la Unión» a que se refiere el artículo 7 del Reglamento (UE) XX.../X... por el que se establece un marco de medidas para acelerar la capacidad industrial y la descarbonización en sectores estratégicos.

Or. en

Enmienda 435
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea».	La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta está «fabricado en la Unión Europea». ***Dichos criterios incluirán, como mínimo:***
	a) el cumplimiento de la legislación fiscal nacional y de la Unión y la inexistencia de prácticas de evasión fiscal o elusión fiscal agresiva en la Unión;
	b) el cumplimiento de las normas aplicables en materia laboral y de empleo, incluidos los requisitos relativos a la salud y la seguridad en el trabajo;
	c) el respeto de los derechos de los trabajadores, incluida la libertad de asociación, el derecho a la negociación colectiva, la no discriminación, la igualdad de trato y la igualdad de

retribución;

d) el cumplimiento de la legislación de la Unión aplicable en materia de medio ambiente;

e) la aplicación de medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, mejorar la eficiencia energética y apoyar los objetivos de neutralidad climática de la Unión;

f) el uso sostenible y eficiente de los materiales, incluidas medidas que promuevan la circularidad, la reparabilidad, la reutilización y el reciclado a lo largo de todo el ciclo de vida del vehículo;

g) el abastecimiento responsable de materias primas y componentes, incluida la diligencia debida en relación con los efectos sobre el medio ambiente y los derechos humanos a lo largo de toda la cadena de suministro;

h) el cumplimiento de las normas en materia de derechos humanos reconocidas internacionalmente, y la prevención del trabajo forzoso, el trabajo infantil y otras formas de explotación laboral en la cadena de suministro;

i) la transparencia en relación con el rendimiento en materia de sostenibilidad y las prácticas de la cadena de suministro;

j) la contribución al empleo de alta calidad, al desarrollo de capacidades y la cohesión social en la Unión.

Or. en

Enmienda 436
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5 que complementen el presente Reglamento estableciendo una metodología para ***determinar los criterios para considerar que un turismo o una furgoneta*** está «fabricado en la Unión Europea».	***Los criterios*** para ***considerar que un vehículo*** está «fabricado en la Unión Europea» ***los determinarán conjuntamente el Parlamento Europeo y el Consejo***. ***Incluirán una obligación de integración local de al menos el 60 % del valor de la batería y los componentes electrónicos y excluirán explícitamente a los fabricantes que se beneficien de subvenciones estatales que distorsionen el mercado interior procedentes de terceros países.***
	Or. fr

Enmienda 437
Pascal Canfin

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A petición de un fabricante de vehículos, podrá considerarse que todos los VEP, VEH-CCE o VPC de dicho fabricante cumplen, por un período de doce meses, los requisitos de origen de la Unión si el fabricante demuestra que todos los VEP, VEH-CCE o VPC conformes con los requisitos de origen de la Unión que dicho fabricante de vehículos haya ensamblado durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre (ambos inclusive) del año anterior representa un porcentaje igual o superior al 85 % del número total de VEP, VEH-CCE o VPC del mismo fabricante matriculados en la Unión en el mismo período.
	Or. en

Enmienda 438
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Al diseñar la ayuda financiera para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos, el aseguramiento, la recarga o la explotación de vehículos de empresa de emisión cero, los Estados miembros incentivarán el uso de la carga inteligente y bidireccional siempre que sea posible.

Or. en

Enmienda 439
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión encargará a los Estados miembros que evalúen y corrijan los obstáculos reglamentarios, fiscales y financieros a la adopción de vehículos eléctricos en las flotas de vehículos de empresa, y que publiquen las mejores prácticas de electrificación de las flotas.

Or. en

Enmienda 440
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – párrafo 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los Estados miembros velarán asimismo por que se pueda acceder a la ayuda financiera para la compra, el

arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos o el aseguramiento de ciclos convencionales y con asistencia eléctrica.

Or. en

Enmienda 441
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 4 bis
	Apoyo a la carga inteligente y bidireccional
	1. Dado que la recarga inteligente de vehículos eléctricos es crucial para la integración del sistema de electricidad limpia, los Estados miembros apoyarán y animarán a los operadores de flotas para que adopten vehículos eléctricos, y las correspondientes infraestructuras de recarga, con capacidad de carga inteligente o bidireccional.
	2. Para reducir aún más el coste total de propiedad de los vehículos de emisión cero, se promoverá la recarga inteligente como modo de carga por defecto.
	3. Para promover la adopción de la carga inteligente y bidireccional entre las flotas de vehículos de empresa, los Estados miembros apoyarán y animarán a los operadores de flotas para que realicen un análisis de los costes y beneficios de la implantación de soluciones de carga inteligente y bidireccional para sus flotas. A tal fin, los Estados miembros también deberán apoyar la recarga inteligente y bidireccional con programas de financiación específicos.
	4. La Comisión deberá animar a los Estados miembros a que hagan la

funcionalidad V2G lo más sencilla posible para las empresas y a que publiquen las mejores prácticas de gestión administrativa de los flujos financieros de la V2G para las flotas.

5. Para acompañar esta transición y mejorar la información al consumidor, los Estados miembros proporcionarán a las empresas incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento asesoramiento pedagógico específico sobre los beneficios de las tecnologías de carga inteligente y bidireccional.

6. Las empresas que no entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento también podrán beneficiarse de este servicio, previa solicitud.

Or. en

Justificación

Fleets are particularly relevant for smart and bidirectional charging because of their operational patterns making them ideal candidates for demand response participation.

The latter will be crucial for the efficient integration of EVs into the power system and for reaching EU objectives on transport decarbonation. This is also acknowledged in Renewable Energy Directive: « Recharging points where electric vehicles typically park for extended periods of time, such as where people park for reasons of residence or employment, are highly relevant to energy system integration. Smart and, where appropriate, bi-directional recharging functionalities therefore need to be ensured. » As such, smart charging should also be promoted as the default mode when feasible because it brings cost savings, facilitates renewables integration in the system and stabilizes the grid.

Yet, smart, and more importantly bidirectional charging, technologies are still not well known among the general public, including fleets. Awareness-raising efforts are therefore needed to promote acceptance of the transition to electric vehicles among businesses. There are already analytical tools and platforms that can be used by fleet operators to quantify and measure the impact of smart and bidirectional charging.

Enmienda 442
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 4 bis
	Apoyo financiero para un mercado competitivo y asequible de vehículos de emisión cero de segunda mano
	1. A partir del … [dos años antes de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1], los Estados miembros adoptarán medidas para apoyar el desarrollo de un mercado de segunda mano competitivo y asequible para los vehículos de emisión cero, entre las que se incluirán, cuando proceda:
	a) límites máximos de amortización fiscalmente deducibles más elevados y plazos de amortización acelerados para los vehículos de emisión cero comercializados por grandes empresas en su territorio;
	b) incentivos, bonificaciones o sistemas de apoyo específicos para la retroadaptación de vehículos de alto kilometraje y la retroadaptación de baterías, destinados a mejorar la asequibilidad y el acceso a la movilidad sin emisiones para los hogares y las comunidades vulnerables.
	2. Los Estados miembros velarán por que las medidas adoptadas en virtud del presente artículo se diseñen y se apliquen de manera no discriminatoria para fomentar el desarrollo de un mercado de segunda mano inclusivo y que funcione correctamente para los vehículos de emisión cero, accesible a todos los segmentos de consumidores.
	Or. en

Enmienda 443
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 4 ter
	Apoyo al mercado de segunda mano de vehículos de emisión cero
	1. Dado que la renovación de los vehículos es más rápida en las flotas de empresa que entre los particulares, el presente Reglamento también debe promover la implantación del mercado de segunda mano para los vehículos de emisión cero.
	2. A este respecto, la Comisión Europea animará a los Estados miembros a que adopten medidas nacionales e instrumentos específicos para apoyar a los compradores de segunda mano.
	3. También se deberá alentar a los Estados miembros a que establezcan programas de arrendamiento social destinados a los vehículos de emisión cero de segunda mano. Los programas de financiación europeos o nacionales pertinentes deberán apoyar la implantación del mercado de segunda mano.
	4. La Comisión Europea también podría promover la comunicación normalizada a escala europea de información sobre determinados indicadores, como la salud de las baterías, relativos a los vehículos propiedad de operadores de flotas antes de que lleguen al mercado de segunda mano.
	5. Para supervisar los avances en la consecución del objetivo de disponibilidad de vehículos de emisión cero en el mercado de segunda mano, la Comisión Europea publicará un estudio específico que analice los avances en cada Estado miembro utilizando indicadores específicos, como la proporción de vehículos de emisión cero en las matriculaciones de vehículos de segunda mano y la edad media de los vehículos de empresa de emisión cero en el momento de su entrada en el mercado de segunda

mano.

Or. en

Enmienda 444
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 4 ter
	Planes de movilidad sostenible para las flotas de empresa
	1. Las grandes empresas que exploten flotas de vehículos de empresa en la Unión elaborarán, adoptarán y aplicarán un plan de movilidad sostenible para la flota de empresa.
	2. El plan de movilidad para la flota de empresa establecerá una estrategia y acciones mensurables para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la flota y las actividades de movilidad de la empresa, y contribuir a los objetivos del presente Reglamento.
	3. El plan de movilidad para la flota de empresa contemplará, como mínimo:
	a) la composición y el tamaño de la flota de vehículos de la empresa, incluidos los vehículos de su propiedad, arrendados o explotados por ella de cualquier otro modo;
	b) una evaluación de las necesidades de movilidad de la empresa y de sus patrones de uso de los vehículos;
	c) objetivos cuantificados y medidas para aumentar el porcentaje de vehículos de emisión cero en la flota de vehículos de la empresa;
	d) medidas para reducir el total de vehículos-km recorridos y optimizar la

utilización de la flota;

e) medidas para promover alternativas de movilidad sostenible, incluidos el transporte público, los servicios de movilidad compartida, la movilidad activa, el uso de bicicletas convencionales y ciclos con asistencia eléctrica, y el transporte ferroviario cuando proceda;

g) políticas de contratación y arrendamiento financiero acordes con los objetivos del presente Reglamento;

h) medidas de seguimiento, notificación y verificación de los avances en la ejecución del plan.

4. El plan de movilidad para la flota de empresa incluirá, cuando sea pertinente y proporcionado, hitos intermedios para 2030 y 2035 y un calendario de ejecución.

5. Las grandes empresas adoptarán su primer plan de movilidad para la flota de empresa a más tardar dos años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento y, a partir de entonces, revisarán y actualizarán dicho plan al menos cada tres años.

6. Los Estados miembros velarán por que las grandes empresas presenten sus planes de movilidad para la flota de empresa, así como cualquier actualización posterior, a la autoridad nacional competente.

7. Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes proporcionen orientaciones y, en su caso, modelos normalizados para facilitar la preparación y la presentación de informes sobre los planes de movilidad para la flota de empresa.

8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 5 a fin de establecer requisitos de información, indicadores y modelos comunes para los planes de movilidad para la flota de empresa.

Or. en

Enmienda 445
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 5	***suprimido***
Ejercicio de la delegación	
1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.	
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].	
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.	
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2026.	
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo	

y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. fr

Enmienda 446
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 5	***suprimido***
Ejercicio de la delegación	
1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.	
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].	
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se	

especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2026.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. en

Enmienda 447
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 5	***suprimido***
Ejercicio de la delegación	
1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente	

artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2026.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. en

Justificación

Este artículo debe suprimirse en consonancia con la supresión del artículo 4. Dado que los poderes delegados se refieren a

una disposición que plantea problemas de subsidiariedad e interfiere indebidamente en los regímenes de ayuda de los Estados miembros,

no es necesario conferir competencias de ejecución a la Comisión.

Enmienda 448
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 5	***suprimido***
Ejercicio de la delegación	
1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.	
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].	
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.	
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los	

expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2026.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. en

Justificación

Este artículo debe suprimirse como enmienda consecuente tras la supresión del artículo 4, lo que elimina la habilitación subyacente para adoptar actos delegados. A falta de una delegación sustantiva, esta disposición de procedimiento ya no es necesaria.

Enmienda 449
Urmas Paet

Propuesta de Reglamento
Artículo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 5	***suprimido***
Ejercicio de la delegación	
1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.	
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5,	

apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2026.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. en

Enmienda 450
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 5	***suprimido***
Ejercicio de la delegación	
1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.	
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].	
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.	
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2026.	
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.	
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo,	

ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. en

Enmienda 451
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propuesta de Reglamento
Artículo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 5	***suprimido***
Ejercicio de la delegación	
1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.	
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].	
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.	
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los	

expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2026.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. en

Enmienda 452
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 453
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam

Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].	***suprimido***

Or. en

Enmienda 454
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo ***5***, apartado ***3***, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].	2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo ***4 ter***, apartado ***8***, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [OP insértese la fecha = la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

Or. en

Enmienda 455
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 456
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo ***5***, apartado ***3***, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.	3. La delegación de poderes mencionada en el artículo ***4 ter***, apartado ***8***, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

Or. en

Enmienda 457
Dario Tamburrano

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 3 – letra a (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a) La Comisión adoptará, cuando proceda, actos delegados para especificar en mayor medida las normas armonizadas relativas a los requisitos de transparencia, accesibilidad e interoperabilidad aplicables a la información relacionada con el estado de salud de las baterías para vehículos eléctricos, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, el Reglamento (UE) 2023/1542 y las normas internacionales pertinentes.

Or. en

Enmienda 458
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2026.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 459
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 460
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 461
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo ***5***, apartado ***3***, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.	6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo ***4 ter***, apartado ***8***, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. en

Enmienda 462
Dario Tamburrano

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 bis. Cada Estado miembro presentará un plan nacional de ejecución en el que se describan las medidas en vigor o previstas para alcanzar los objetivos nacionales establecidos en el presente Reglamento, incluidas, en su caso, medidas de apoyo a la asequibilidad, el desarrollo del mercado de segunda mano y la transparencia. Los informes de los Estados miembros incluirán información sobre:
	a) la disponibilidad de vehículos de segunda mano de emisión cero;
	b) las medidas de apoyo a la asequibilidad y la accesibilidad de las soluciones de movilidad sin emisiones;
	c) la disponibilidad para los consumidores, sin coste adicional, de información transparente sobre el estado de salud de las baterías para vehículos eléctricos.

Or. en

Enmienda 463
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propuesta de Reglamento
Artículo 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 6	***suprimido***
Seguimiento y notificación	
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	

Or. en

Enmienda 464
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y

posteriormente cada dos años, cada Estado miembro ***presentará*** a la Comisión un plan nacional en el que se ***describan*** las medidas ***que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del*** presente Reglamento.	posteriormente cada dos años, cada Estado miembro***, tras haber notificado su estrategia nacional, proporcionará*** a la Comisión un plan nacional en el que se ***detallen tanto*** las medidas ***ya en vigor como las que tenga previsto adoptar de conformidad con los objetivos perseguidos por el*** presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 465
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar ***el 28 de febrero de 2028***, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar ***para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento***.	A más tardar ***en 2030***, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar***, tal como establece el artículo 3***.

Or. en

Enmienda 466
Jacek Ozdoba
en nombre del Grupo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado

miembro ***presentará*** a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para ***alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento***.	miembro ***podrá presentar*** a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para ***limitar las emisiones de la flota de vehículos de empresa***.

Or. en

Enmienda 467
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro ***presentará*** a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro ***podrá presentar*** a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 468
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar ***para alcanzar*** los objetivos nacionales que figuran en el anexo ***del*** presente ***Reglamento***.	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar ***teniendo en cuenta*** los objetivos nacionales que figuran en el anexo ***como puntos de referencia para***

	apoyar el progreso hacia los objetivos de la presente ***Directiva***.

Or. en

Justificación

Esta enmienda adecua los requisitos de seguimiento y presentación de informes al carácter indicativo de los objetivos nacionales, garantizando que los planes nacionales y la presentación de informes sirvan para apoyar y supervisar los avances hacia los objetivos de la Directiva en lugar de acreditar el cumplimiento de obligaciones vinculantes. Se preserva así la transparencia y el seguimiento, al tiempo que se evita una carga de gobernanza desproporcionada. Asimismo, aclara que, cuando proceda, la presentación de información debe tener debidamente en cuenta los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos, en consonancia con un enfoque tecnológicamente abierto.

Enmienda 469
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional ***acorde con los requisitos establecidos en el artículo 6 bis*** en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales ***no vinculantes*** que figuran en el anexo del presente Reglamento.

Or. en

Justificación

Para ayudar a los Estados miembros a elaborar los planes nacionales, la Comisión debe proporcionarles orientaciones similares a las que les facilita para la elaboración de los marcos de acción nacionales en virtud del Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

Enmienda 470

Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para ***alcanzar*** los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para ***trabajar hacia el logro de*** los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 471
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	***1.*** A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un ***proyecto de*** plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento. ***Cada Estado miembro velará por que haya coherencia entre su proyecto de plan nacional y su plan nacional integrado de energía y clima actualizado contemplado en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1999.***

Or. en

Enmienda 472
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento. ***Dicho plan incluirá asimismo una sección específica en la que se describan las medidas, previstas o adoptadas, para desarrollar el mercado de segunda mano de vehículos de emisión cero en su territorio, que comprenda al menos:*** ***i) medidas de apoyo a la disponibilidad y asequibilidad de vehículos de segunda mano de emisión cero, como incentivos fiscales;*** ***ii) medidas de apoyo a los sistemas de arrendamiento social, incluidos los basados en vehículos de segunda mano de emisión cero, recurriendo, cuando proceda, a los instrumentos de financiación de la Unión disponibles, en particular el Fondo Social para el Clima establecido en el Reglamento (UE) 2023/955;*** ***iii) medidas de apoyo a la adopción de vehículos comerciales ligeros readaptados para las pequeñas y medianas empresas y las microempresas;*** ***iv) medidas de apoyo al desarrollo de infraestructuras de recarga accesibles a los usuarios de vehículos de segunda mano de emisión cero.***

Or. en

Enmienda 473
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento. ***Los planes nacionales establecerán medidas para que las empresas, más allá de las grandes, promuevan la adopción de vehículos de emisión cero y fomenten la multimodalidad, como sistemas de arrendamiento social de pequeños vehículos eléctricos, el arrendamiento financiero de bicicletas de empresa y presupuestos de movilidad que fomenten el uso del transporte público, a fin de abordar la evolución de las demandas de movilidad privada y empresarial de manera sostenible.***

Or. en

Justificación

To support Member States, the European Commission should promptly publish guidance that highlights successful measures implemented to date and provides practical recommendations for their effective adoption. While acknowledging that there is no one-size-fits-all approach, this Regulation must be framed not solely as a regulatory instrument but also as an enabling framework, supporting Member States to deploy innovative and impactful solutions that advance sustainable and multimodal corporate mobility.

To this end, national plans should set out measures, beyond large undertakings, for companies to promote the adoption of ZEVs and encourage multimodality, such as social leasing schemes for small electric vehicles, company bike leasing, and mobility budgets encouraging the use of public transport, to address evolving private and corporate mobility demands sustainably. Recent national experiences demonstrate the viability of these approaches: France has successfully implemented a "social leasing" scheme, subsidising access to EVs for lower-income households and reaching over 41,500 users by 2025; Belgium has pioneered the widespread adoption of corporate mobility budgets, allowing employees to

trade de the use of private cars with sustainable transport options like public transport passes or shared mobility; and Germany has expanded bike leasing programs, offering fiscal incentives that make electric bicycles an affordable and attractive option for corporate fleets and individual employees alike.

Expand the monitoring and reporting provisions to capture not only the registration of zero-emission vehicles, but also the implementation and impact of multimodal measures that contribute to corporate fleet decarbonisation.

Enmienda 474
Rosa Serrano Sierra

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento.	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, cada Estado miembro presentará a la Comisión un plan nacional en el que se describan las medidas que ha establecido y las medidas que tiene previsto aplicar para alcanzar los objetivos nacionales que figuran en el anexo del presente Reglamento. ***Los planes nacionales incluirán una evaluación de la infraestructura de recarga y de la capacidad de la red en los principales nodos de transporte, incluidos los aeropuertos.***

Or. en

Enmienda 475
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los planes nacionales contemplados en el apartado 1 incluirán al menos los elementos siguientes:
	a) una evaluación del estado actual y la

evolución futura del régimen fiscal nacional para los vehículos de empresa, incluidas medidas de apoyo a la adopción de vehículos de empresa de emisión cero;

b) una evaluación del estado actual y la evolución futura del mercado nacional en lo que respecta a los vehículos de empresa de emisión cero, incluidos los efectos en el mercado de vehículos de segunda mano;

c) las políticas y medidas necesarias para alcanzar los objetivos a que se refiere el anexo I, distinguiendo entre medidas a corto plazo (en un plazo de doce meses) y a largo plazo (hasta cinco años), incluido un sistema de sanciones financieras en caso de que las grandes empresas no adopten las medidas necesarias para aumentar su porcentaje de nuevos vehículos de empresa de emisión cero;

d) las medidas, previstas o adoptadas, para garantizar que se satisfagan las necesidades de infraestructuras de recarga para los vehículos de empresa de emisión cero, en particular para la recarga en el lugar de trabajo y en el hogar, incentivando la implantación de las soluciones de recarga inteligente y bidireccional;

e) las medidas, previstas o adoptadas, para promover el mercado de vehículos de segunda mano para los vehículos de emisión cero.

Or. en

Enmienda 476
Tiemo Wölken, François Kalfon
en nombre del Grupo S&D

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los planes nacionales deberán incluir,

como mínimo, los elementos siguientes:

a) una evaluación del estado actual y la evolución futura del mercado nacional en lo que respecta a los vehículos de empresa de emisión cero y de baja emisión, incluidos los efectos en el mercado de vehículos de segunda mano;

b) una evaluación del estado actual y de la evolución futura del régimen fiscal nacional de los vehículos de empresa;

c) las políticas y las medidas necesarias para alcanzar los objetivos a que se refiere el anexo I, enumeradas por separado como medidas a corto plazo (en un plazo de doce meses) y a largo plazo (hasta cinco años);

d) las medidas, previstas o adoptadas, para garantizar que se satisfagan las necesidades de infraestructuras de recarga para los vehículos de emisión cero y de baja emisión, en particular para la recarga en el lugar de trabajo y en el hogar, incluido el apoyo a los operadores de flotas y de redes para que adopten vehículos eléctricos y para la infraestructura de recarga correspondiente, capaz de realizar recarga inteligente o bidireccional;

e) las medidas, previstas o adoptadas, para promover el mercado de vehículos de segunda mano para los vehículos de emisión cero.

Or. en

Enmienda 477
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Al elaborar las directrices de la Unión y evaluar las prioridades de financiación, la

Comisión prestará especial atención a los Estados miembros insulares, las regiones ultraperiféricas y los territorios insulares que experimenten limitaciones estructurales en materia de transporte y conectividad energética. La Comisión facilitará el acceso de dichos territorios a los instrumentos de financiación de la Unión que apoyan las infraestructuras de recarga, las redes inteligentes, la integración de la electricidad renovable y el despliegue de flotas de cero emisiones.

Or. en

Enmienda 478
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión evaluará los proyectos de planes nacionales y podrá formular recomendaciones a los Estados miembros. Dichas recomendaciones se formularán a más tardar seis meses después de la presentación de los proyectos de planes nacionales a que se refiere el apartado 1. Estas recomendaciones podrán abordar, en particular, la adecuación y la orientación de las políticas y las medidas relativas a los objetivos nacionales.

Or. en

Enmienda 479
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*

	Cada Estado miembro tendrá debidamente en cuenta las recomendaciones de la Comisión a que se refiere el apartado 1 ter y presentará un plan nacional definitivo a la Comisión a más tardar nueve meses después de la presentación de su proyecto de plan nacional contemplado en el apartado 1.

Or. en

Enmienda 480
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada ***año***, ***cada Estado miembro determinará y transmitirá*** a la Comisión el número ***total*** de vehículos de empresa ***nuevos matriculados*** por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, ***desglosados en*** turismos y furgonetas, ***y el porcentaje*** de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada ***dos años***, ***los Estados miembros comunicarán*** a la Comisión el número ***agregado*** de vehículos de empresa ***de nueva matriculación registrados*** por grandes empresas en su territorio durante el año natural ***anterior***, ***desglosado por*** turismos y furgonetas, ***junto con las respectivas proporciones*** de vehículos de emisión cero y de baja emisión***, incluidos los propulsados por combustibles hipocarbónicos,*** en cada una de esas categorías ***de vehículos***.

Or. en

Enmienda 481
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	***Tres años después de la presentación del plan nacional***, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías. ***La Comisión podrá establecer un mecanismo de intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros.***

Or. en

Enmienda 482
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero ***de 2031***, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero ***del año siguiente a la entrada en vigor del presente Reglamento***, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero en cada una de esas categorías.

Or. en

Enmienda 483
Isabelle Le Callennec

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de ***2031***, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero de ***2028***, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías. ***A más tardar a finales de julio de 2028, y posteriormente cada dos años, la Comisión consultará a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes, en particular a los operadores económicos del sector del automóvil, sobre la aplicación del presente Reglamento. Sobre la base de los planes nacionales y del resultado de dicha consulta, la Comisión publicará unas directrices indicativas en las que se determinen los instrumentos de política pública eficaces.***

Or. en

Enmienda 484
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero en cada una de esas categorías***, así como datos sobre el***

número de bicicletas de empresa adquiridas mediante regímenes de ayuda financiera para su compra y arrendamiento financiero.

Or. en

Enmienda 485
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, ***y*** el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, ***así como*** el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión***, incluidos los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos, que son los definidos en la Directiva (UE) 2018/2001, y que cumplen los criterios establecidos en los artículos 29, 29 bis y 31 de dicha Directiva y en los actos delegados asociados,*** en cada una de esas categorías.

Or. en

Justificación

Esta enmienda adecua los requisitos de seguimiento y presentación de informes al carácter indicativo de los objetivos nacionales, garantizando que los planes nacionales y la presentación de informes sirvan para apoyar y supervisar los avances hacia los objetivos de la Directiva en lugar de acreditar el cumplimiento de obligaciones vinculantes. Se preserva así la transparencia y el seguimiento, al tiempo que se evita una carga de gobernanza desproporcionada. Asimismo, aclara que, cuando proceda, la presentación de información debe tener debidamente en cuenta los vehículos que utilizan combustibles hipocarbónicos, en consonancia con un enfoque tecnológicamente abierto.

Enmienda 486
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos ***y furgonetas***, y el porcentaje de vehículos de ***emisión*** cero y de baja emisión ***en cada una de esas categorías***.	A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos, y el porcentaje de vehículos de ***emisiones*** cero y de baja emisión.

Or. fr

Enmienda 487
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos ***de emisión cero y de baja emisión*** en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro determinará y transmitirá a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos ***que utilizan energía renovable*** en cada una de esas categorías.

Or. en

Enmienda 488

Jacek Ozdoba
en nombre del Grupo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro ***determinará y transmitirá*** a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro ***podrá determinar y transmitir*** a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.

Or. en

Enmienda 489
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro ***determinará y transmitirá*** a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.	A más tardar el 28 de febrero de 2031, y posteriormente cada año, cada Estado miembro ***podrá determinar y transmitir*** a la Comisión el número total de vehículos de empresa nuevos matriculados por grandes empresas en su territorio durante el año natural anterior, desglosados en turismos y furgonetas, y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en cada una de esas categorías.

Or. en

Enmienda 490

Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Para cada año natural, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo y a cada nuevo vehículo comercial ligero matriculado en su territorio como vehículo de empresa. Esta información incluirá el nombre de la persona jurídica que matricule el vehículo, las emisiones específicas de CO_2, la masa en orden de marcha y el tipo de grupo motopropulsor, según se indique en el certificado de conformidad.

Or. en

Enmienda 491
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Para cada año natural, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo y a cada nuevo vehículo comercial ligero matriculado en su territorio como vehículo de empresa. Esta información incluirá el nombre de la persona jurídica que matricule el vehículo, las emisiones específicas de CO_2, la masa en orden de marcha y el tipo de grupo motopropulsor, según se indique en el certificado de conformidad.

Or. en

Enmienda 492
Merja Kyllönen

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Al elaborar sus planes nacionales, los Estados miembros garantizarán también una participación adecuada de las autoridades regionales y locales, tendrán en cuenta las circunstancias regionales y locales, prestarán especial atención a las zonas menos desarrolladas, en particular en lo que respecta a las infraestructuras de recarga, y respetarán el principio de subsidiariedad, dejando suficiente flexibilidad para las opciones de aplicación nacionales y locales.

Or. en

Justificación

Las adiciones propuestas se refieren a principios generales de aplicación, a la participación de las partes interesadas y a consideraciones territoriales.

Enmienda 493
Rosa Serrano Sierra

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Al cumplir las obligaciones de seguimiento y presentación de información previstas en el presente Reglamento, los Estados miembros tendrán en cuenta la coordinación entre el presente Reglamento, el Reglamento (UE) 2023/1804 y los planes nacionales de desarrollo de la red.

Or. en

Enmienda 494
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, los Estados miembros también evaluarán el impacto económico del Reglamento en las empresas del sector del automóvil y comunicarán estos datos a la Comisión, que deberá tenerlos en cuenta, en caso de que sea necesaria una revisión del Reglamento.

Or. fr

Enmienda 495
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión deberá revisar cada dos años su impacto en el sector de las flotas de vehículos de empresa, y evaluar la aparición del mercado de los vehículos eléctricos de segunda mano, prestando especial atención a la evolución del valor residual de los vehículos eléctricos. Deberá presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre sus principales conclusiones al respecto. Cuando dicha evaluación ponga de manifiesto efectos

desproporcionados o dificultades de aplicación significativas, la Comisión propondrá una revisión del presente Reglamento.

Or. fr

Enmienda 496
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión llevará a cabo cada dos años una evaluación de sus efectos directos e indirectos en las pymes, las microempresas y los consumidores privados, y presentará un informe sobre sus principales conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo. Cuando dicha evaluación ponga de manifiesto efectos desproporcionados o dificultades de aplicación significativas, la Comisión propondrá una revisión del presente Reglamento.

Or. fr

Enmienda 497
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Para garantizar la exclusión de las pequeñas y medianas empresas (pymes) y de las personas físicas del ámbito de aplicación, los Estados miembros

registrarán los siguientes datos:

a) condición del titular de la matrícula: si la entidad a cuyo nombre está matriculado el vehículo es una gran empresa o un intermediario financiero (por ejemplo, una empresa de arrendamiento financiero o de alquiler);

b) condición del usuario final: cuando el titular de la matrícula sea un intermediario financiero, la condición del arrendatario o el usuario final se registrará como:

i) gran empresa;

ii) microempresa;

iii) pequeña empresa;

iv) mediana empresa;

v) persona física

El denominador de los objetivos de cumplimiento solo incluirá los vehículos en los que el titular de la matrícula y el usuario final estén identificados como grandes empresas.

Or. en

Enmienda 498
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Para garantizar la exclusión de las pequeñas y medianas empresas (pymes) y de las personas físicas del ámbito de aplicación, los Estados miembros registrarán los siguientes datos:
	i) condición del titular de la matrícula: si la entidad a cuyo nombre está matriculado el vehículo es una gran empresa o un intermediario financiero;

ii) condición del usuario final: cuando el titular de la matrícula sea un intermediario financiero, la condición del arrendatario o el usuario final se registrará como:

a) gran empresa;

b) microempresa;

c) pequeña empresa;

d) mediana empresa;

d) persona física.

El denominador de los objetivos nacionales de cumplimiento solo incluirá los vehículos en los que el titular de la matrícula y el usuario final estén identificados como grandes empresas.

Or. en

Enmienda 499
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A más tardar el 28 de febrero de cada año, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información recogida en virtud de los apartados 3 y 4 respecto del año natural precedente. Los datos se transmitirán en un formato digital normalizado que determinará la Comisión.

Or. en

Enmienda 500
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A más tardar el 28 de febrero de cada año, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información recogida en virtud de los apartados 1 y 2 respecto del año natural precedente. Los datos se transmitirán en un formato digital normalizado que determinará la Comisión.

Or. en

Enmienda 501
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión mantendrá un registro público de los datos notificados por los Estados miembros de conformidad con el presente artículo. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión publicará para cada Estado miembro:
	a) el número total de nuevas matriculaciones por parte de grandes empresas;
	b) el porcentaje de vehículos de emisión cero en dichas matriculaciones;
	c) los progresos realizados en la consecución de los objetivos nacionales establecidos en el anexo.

Or. en

Enmienda 502
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los Estados miembros garantizarán la exactitud y exhaustividad de los datos transmitidos y proporcionarán a la Comisión Europea un punto de contacto para responder de errores u omisiones.

Or. en

Enmienda 503
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – párrafo 2 septies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados a fin de modificar los requisitos en materia de datos y los parámetros aplicables a la presentación de información.

Or. en

Enmienda 504
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 bis
	1. Los planes nacionales deberán incluir, como mínimo, los elementos siguientes:
	a) una evaluación del estado actual y la evolución futura del mercado en lo que respecta a la adopción de vehículos de empresa de emisión cero y de baja emisión por las empresas, incluidos los efectos en el mercado de vehículos de

segunda mano;

b) una evaluación de los diferentes tipos de flotas de vehículos de empresa, en particular en lo que se refiere a la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión, las medidas ya en vigor y los retos a los que se enfrentan;

c) las políticas y medidas necesarias para garantizar que se alcancen los objetivos a que se refiere el artículo 3, excluyendo el recurso a objetivos específicos de empresa;

d) las medidas, previstas o adoptadas, para abordar los obstáculos a la adopción de vehículos de emisión cero en el mercado de vehículos usados;

e) las medidas, previstas o adoptadas, para garantizar que se satisfagan las necesidades de infraestructura de recarga para los diferentes tipos de flotas de vehículos de empresa, también en los nodos de movilidad, como aeropuertos, estaciones de ferrocarril y cocheras de furgonetas;

f) las medidas, previstas o adoptadas, para preparar la red eléctrica para el aumento previsto de la demanda de energía;

g) las medidas, previstas o adoptadas, para promover el mercado de vehículos de segunda mano para los vehículos de emisión cero y baja emisión.

2. Los Estados miembros pondrán su proyecto de plan nacional a disposición del público y garantizarán la posibilidad real y temprana de que este y todas las partes interesadas participen en la elaboración de los planes nacionales.

3. La Comisión Europea publicará orientaciones para los Estados miembros sobre medidas favorables para acelerar la adopción de vehículos de empresa de emisión cero y de baja emisión, incluidas recomendaciones sobre la reforma del marco fiscal y las mejores prácticas señaladas en toda la Unión para los

distintos tipos de flotas de vehículos de empresa, y sobre medidas de apoyo al mercado de segunda mano. Al elaborar y actualizar dichas orientaciones, la Comisión Europea velará por que las medidas sean diferenciadas y proporcionadas y se basen en datos contrastados, teniendo en cuenta las características operativas, técnicas y económicas específicas de las distintas categorías de flotas de vehículos de empresa.

La Comisión estará asistida por un comité integrado por representantes de los Estados miembros, en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Dicho comité facilitará la coordinación y el intercambio de mejores prácticas y contribuirá a la elaboración y la actualización de las orientaciones a que se refiere el presente apartado, teniendo en cuenta la diversidad de mercados nacionales y de composiciones de la flota. Además, la Comisión Europea garantizará la participación estructurada y continua de las partes interesadas en la elaboración y actualización de las orientaciones.

Or. en

Justificación

Para ayudar a los Estados miembros a elaborar los planes nacionales, proponemos que se les proporcionen orientaciones más detalladas, similares a las previstas para la elaboración de los marcos de acción nacionales en virtud del Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Esto incluye, entre otras cosas, orientación sobre cómo evaluar el mercado de las flotas de empresa y qué medidas aplicar.

Enmienda 505
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*

Artículo 6 bis

Información pública, comunicación y visibilidad

1. La Comisión pondrá a disposición del público los proyectos de planes nacionales, sus recomendaciones y el plan nacional definitivo, que mantendrá actualizados, en una página específica de su sitio web.

2. La Comisión pondrá a disposición del público y mantendrá actualizada la información recogida en virtud del artículo 6, apartados 3 y 4, en formatos abiertos y legibles por máquina, tal como se establece en el artículo 5, apartado 1, de la Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de forma que sea posible clasificar, buscar, extraer, comparar y reutilizar los datos.

3. Los Estados miembros llevarán a cabo acciones de información y comunicación destinadas a:

a) las grandes empresas, que describan todos los tipos de ayuda financiera a disposición de las grandes empresas para la compra, el arrendamiento financiero, el alquiler, la compra a plazos, el aseguramiento, la recarga o la explotación de vehículos de empresa de emisión cero;

b) el público en general, en lo que respecta a las medidas y la ayuda financiera disponibles para el desarrollo de un mercado de segunda mano competitivo para los vehículos de emisión cero.

Or. en

Enmienda 506
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 bis
	Conformidad
	Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción del presente Reglamento por parte de grandes empresas y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.
	A más tardar el [insértese la fecha], y posteriormente cada año, los Estados miembros publicarán una lista de las grandes empresas que hayan incumplido las obligaciones establecidas en el presente Reglamento durante el año natural anterior, incluida información sobre la naturaleza y el alcance del incumplimiento.

Or. en

Enmienda 507
Volker Schnurrbusch

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 bis
	Informe de la Comisión Europea
	A más tardar el [insértese la fecha correspondiente a tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión llevará a cabo una evaluación del impacto económico directo e indirecto del presente Reglamento en las pymes a la luz de los objetivos que persigue y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo y al

Consejo.

Or. de

Enmienda 508
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 bis
	Informe de la Comisión Europea
	A más tardar el [insértese la fecha correspondiente a tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión llevará a cabo una evaluación del impacto económico directo e indirecto del presente Reglamento en las pymes a la luz de los objetivos que persigue y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo.

Or. de

Enmienda 509
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 bis
	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, la Comisión evaluará el impacto del presente Reglamento en la disponibilidad y la asequibilidad de los vehículos de segunda mano de emisión cero en todos los Estados miembros, incluidas las

importaciones de terceros países, y evaluará si son necesarias medidas adicionales para garantizar un acceso equilibrado al mercado dentro de la Unión.

Or. en

Justificación

Los mercados más pequeños y periféricos dependen en gran medida de los flujos de vehículos de segunda mano. Sin una disponibilidad adecuada de vehículos segunda mano, la transición podría dar lugar a un acceso desigual a las soluciones de movilidad limpia entre los Estados miembros.

Enmienda 510
Zala Tomašič

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 ter
	A más tardar el … [OP insértese la fecha = dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], y posteriormente cada dos años, la Comisión llevará a cabo una evaluación del impacto económico directo e indirecto del presente Reglamento en las pymes y los consumidores particulares a la luz de los objetivos que persigue y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo.

Or. en

Justificación

Las pymes dependen en gran medida de los vehículos arrendados y alquilados y se ven indirectamente afectadas por el presente Reglamento. Los proveedores de servicios de movilidad que son pymes, como las empresas de logística, a menudo prestan servicios a flotas de mayor tamaño y también entran indirectamente en el ámbito de aplicación. El Reglamento tendrá un impacto significativo en las pymes, lo que requerirá un análisis exhaustivo por parte de la Comisión Europea. Los consumidores también se verán afectados, ya que la

mayoría de los clientes de las empresas de alquiler son particulares y los vehículos financiados mediante créditos al consumo suelen matricularse a nombre de las entidades de financiación.

Enmienda 511
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 ter
	Planes nacionales para modos de transporte alternativos
	A más tardar el [fecha], cada Estado miembro elaborará y presentará a la Comisión un plan nacional que establezca medidas para promover y desarrollar modos alternativos de transporte para los empleados, con el objetivo de reducir la dependencia de los vehículos particulares y de empresa. Dicho plan nacional incluirá medidas destinadas a:
	a) mejorar la disponibilidad, accesibilidad y calidad de los servicios de transporte público;
	b) apoyar el desarrollo y la adopción de soluciones de movilidad compartida, incluidos servicios de uso compartido de vehículos, transporte compartido y micromovilidad compartida;
	c) promover modos de transporte activos, también a pie y en bicicleta, en particular para los desplazamientos domicilio-trabajo;
	d) animar a los empleadores a adoptar planes de movilidad sostenible e incentivos para que los empleados utilicen modos de transporte alternativos;
	e) mejorar la integración y la interoperabilidad de los diferentes modos y servicios de transporte;

f) supervisar los avances y evaluar la eficacia de las medidas aplicadas.

Los Estados miembros actualizarán el plan nacional al menos cada dos años y presentarán el plan actualizado a la Comisión.

Or. en

Enmienda 512
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 ter
	Informe de la Comisión
	A más tardar el 31 de diciembre de 2027, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, junto con el informe a que se refiere el artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242, un informe en el que evalúe si son necesarias medidas específicas para estimular la adopción de vehículos pesados de emisión cero en la Unión, en particular en lo que respecta al objetivo climático de la Unión para 2040 y al objetivo de neutralidad climática de la Unión para 2050, establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa.

Or. en

Enmienda 513
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 ter
	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, la Comisión supervisará la disponibilidad de vehículos de emisión cero con el volante a la derecha y la asequibilidad de los modelos de vehículos comercializados en los Estados miembros más pequeños y periféricos y, en su caso, propondrá medidas para corregir distorsiones significativas del suministro.

Or. en

Justificación

Algunos Estados miembros se enfrentan a limitaciones estructurales de suministro derivadas de los reducidos volúmenes de producción de vehículos con el volante a la derecha. La transición no debe reducir el acceso a vehículos limpios asequibles en estos mercados.

Enmienda 514
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 quater
	Planes nacionales de infraestructuras de recarga y carga
	A más tardar el [fecha], cada Estado miembro establecerá y presentará a la Comisión un plan nacional para la implantación y expansión de las infraestructuras de recarga y carga necesarias para apoyar la transición al transporte por carretera de emisión cero y baja emisión. Dicho plan nacional incluirá medidas destinadas a:
	a) garantizar una cobertura adecuada de infraestructuras de recarga de acceso público para turismos y furgonetas en

todo el territorio nacional;

b) apoyar la implantación de infraestructuras de recarga en los lugares de trabajo, los locales comerciales y los edificios residenciales;

c) facilitar el desarrollo de soluciones de recarga inteligentes y la integración de las infraestructuras de recarga en el sistema eléctrico; d) identificar y abordar los obstáculos al despliegue de las infraestructuras de recarga y carga, incluidos los obstáculos administrativos, reglamentarios y relacionados con la red;

e) apoyar el desarrollo de infraestructuras al servicio de zonas urbanas, rurales y remotas;

f) supervisar la implantación de las infraestructuras y evaluar los avances en los objetivos nacionales y de la Unión.

Los Estados miembros actualizarán el plan nacional al menos cada dos años y presentarán el plan actualizado a la Comisión.

Or. en

Enmienda 515
Daniel Attard

Propuesta de Reglamento
Artículo 6 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Artículo 6 quater
	A más tardar el 28 de febrero de 2028, y posteriormente cada dos años, la Comisión evaluará la interacción entre el presente Reglamento y la aplicación de las normas sobre ayudas estatales en virtud del Reglamento General de Exención por Categorías y el Reglamento sobre las ayudas de minimis, con vistas a simplificar los requisitos administrativos,

garantizar la seguridad jurídica y facilitar el acceso a medidas de ayuda que apoyen la adopción de vehículos de emisión cero.

Or. en

Justificación

Los requisitos actuales del RGEC generan importantes cargas administrativas e inseguridad jurídica para los operadores de flotas y las autoridades públicas, en especial en lo que respecta a los cálculos de la intensidad de la ayuda y los requisitos relativos al efecto incentivador.

Enmienda 516
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propuesta de Reglamento
Artículo 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 7	***suprimido***
Revisión	
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	

Or. en

Enmienda 517
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Artículo 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*

Artículo 7	***suprimido***
Revisión	
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	

Or. en

Enmienda 518
Adrian-George Axinia

Propuesta de Reglamento
Artículo 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 7	***suprimido***
Revisión	
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	

Or. en

Enmienda 519
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 7	***suprimido***
Revisión	
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	

Or. en

Justificación

El artículo 7 debe suprimirse en aras de la coherencia con el carácter indicativo de los objetivos nacionales y con un enfoque de gobernanza proporcionado. Una cláusula de revisión preceptiva que anticipe la revisión de los objetivos es innecesaria si los objetivos son referencias, y no obligaciones vinculantes. La presentación periódica de información por parte de los Estados miembros es suficiente para la evaluación de la Comisión, mientras que cualquier futura revisión legislativa debe seguir los procedimientos ordinarios de la Unión.

Enmienda 520
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de ***2032***, la Comisión ***revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de*** vehículos de emisión cero ***y de baja emisión para el período posterior a 2035***.	A más tardar el 31 de diciembre de ***2028***, la Comisión ***presentará un informe de evaluación en profundidad sobre la madurez y la estabilidad financiera del mercado de los*** vehículos de ***segunda mano*** de emisión cero***. Si el valor residual medio de los vehículos eléctricos de segunda mano se somete a un recorte de valoración de más de un 20 % respecto a las previsiones de 2025, los objetivos para 2030 establecidos en el artículo 3 se aplazarán tres años***.

Or. fr

Justificación

El objetivo es evaluar rápidamente la viabilidad de los vehículos eléctricos en el mercado de segunda mano con el fin de proporcionar una mayor visibilidad y seguridad a los profesionales del sector.

Enmienda 521
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de ***2032***, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** para el período posterior a 2035.	A más tardar el 31 de diciembre de ***2030***, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero para el período posterior a 2035 ***y, si procede, para la introducción de requisitos obligatorios de carga inteligente y bidireccional para el período posterior a 2035***. ***En el marco de dicha revisión, se evaluarán las medidas aplicadas por los Estados miembros para acelerar la adopción de vehículos de emisión cero, con vistas a la emisión de orientaciones adicionales, así como la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación a otras categorías de vehículos, como los vehículos pesados.***

Or. en

Justificación

The current proposal sets the review for 2032, a timeframe that is too distant given the rapid acceleration of electric vehicle sales and the volatility of global supply chains. An early review by 31 December 2030 is essential to ensure the Regulation remains relevant and that targets are not rendered obsolete by market shifts.

Furthermore, the 2030 review must serve as a critical juncture to address the current regulatory gap regarding non-large undertakings. While the targets in the proposed Regulation currently focus on "large undertakings," a significant portion of corporate

mobility (logistics, rental, and leasing sectors) operates outside this definition. The review must assess the effectiveness of national plans in covering these excluded sectors and evaluate the feasibility of extending binding targets to them.

Finally, the review must explicitly examine the potential for expanding the Regulation's scope to vehicles currently excluded, specifically Heavy-Duty Vehicles (HDVs) and ride-hailing. These represent a critical share of urban emissions and are pivotal for achieving the EU's air quality and climate objectives. An early review allows the Commission to gather data on these sectors and propose timely amendments to ensure a comprehensive, rather than partial, decarbonisation strategy.

Enmienda 522
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar ***el 31 de diciembre de 2032***, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, ***que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035***.	A más tardar ***en 2035***, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, ***teniendo en cuenta los avances tecnológicos, la implantación de las infraestructuras, la asequibilidad, la competitividad industrial y las realidades operativas***.

Or. en

Enmienda 523
Isabelle Le Callennec

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de ***2032***, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación,	A más tardar el 31 de diciembre de ***2030***, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación,

que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.

Or. en

Enmienda 524
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de ***2032***, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	A más tardar el 31 de diciembre de ***2030***, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.

Or. fr

Enmienda 525
Markus Ferber

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación***, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035***.	A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación.

Or. en

Enmienda 526
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para ***su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje*** de vehículos de ***emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035***.	A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para ***ampliar su ámbito de aplicación, en particular a las medianas empresas con grandes flotas*** de vehículos de ***empresa***.

Or. en

Enmienda 527
Yvan Verougstraete

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, ***que podrá consistir en el establecimiento de*** objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero ***y de baja emisión*** para el período posterior a 2035.	A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, ***a fin de establecer*** objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero para el período posterior a 2035.

Or. en

Enmienda 528
Dario Tamburrano

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035. ***La revisión evaluará:***
	a) la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a otras categorías de vehículos, incluidos los vehículos pesados;
	b) la evolución en materia de evaluación, transparencia y verificación del estado de salud de las baterías de vehículos eléctricos;
	c) la necesidad de unos requisitos armonizados de la Unión en materia de transparencia y verificación del estado de salud de las baterías de vehículos eléctricos, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, el Reglamento (UE) 2023/1542 y las normas internacionales pertinentes;
	d) la interacción del presente Reglamento con la futura legislación de la Unión sobre inspección técnica de vehículos, inspección de vehículos y sostenibilidad de las baterías.

Or. en

Enmienda 529
Rosa Serrano Sierra

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035.	A más tardar el 31 de diciembre de 2032, la Comisión revisará el presente Reglamento y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para su modificación, que podrá consistir en el establecimiento de objetivos relativos al porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión para el período posterior a 2035. ***La revisión evaluará la coherencia con el Reglamento (CE) n.º 2023/1804.***

Or. en

Enmienda 530
Li Andersson

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1 – subpárrafo 1 (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A más tardar el 31 de diciembre de 2027, y paralelamente a la revisión del Reglamento (UE) 2019/1242, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo una nueva propuesta legislativa para aumentar la contratación de transporte de mercancías de cero emisiones por parte de las grandes empresas.

Or. en

Enmienda 531
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Tras la aplicación, en su caso, de los objetivos establecidos en el artículo 3, la

Comisión revisará anualmente el impacto del presente Reglamento en la industria automovilística europea, en particular en la producción, el empleo, los proveedores, la investigación y el desarrollo, las inversiones, las decisiones de ubicación, los precios de los vehículos, las cuotas de arrendamiento financiero, los valores residuales, los mercados de segunda mano, la competitividad, la balanza comercial, las dependencias de materias primas, las dependencias de las baterías y la autonomía estratégica de la Unión.

Or. de

Justificación

El artículo 7 crea una salvaguardia posterior si los objetivos se activan ulteriormente. No sustituye al mecanismo de suspensión temporal anterior, sino que lo complementa. La cláusula de extinción impide que la regulación deficiente o perjudicial continúe a largo plazo.

Enmienda 532
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Si la evaluación periódica de las normas, realizada cada dos años, pone de manifiesto efectos desproporcionados o dificultades significativas de aplicación, la Comisión presentará, si procede, una revisión del presente Reglamento.

Or. fr

Enmienda 533
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión también revisará anualmente si siguen cumpliéndose las condiciones para una aplicación proporcionada de los objetivos. Al hacerlo, tendrá en cuenta, en particular, las infraestructuras de recarga y de red, los precios de la electricidad, la disponibilidad de vehículos, la adopción por el mercado, la evolución de la demanda, los impactos del ciclo de vida, la evolución de las emisiones mundiales, el valor añadido mensurable de la medida, así como la disponibilidad de alternativas menos intervencionistas y abiertas desde el punto de vista tecnológico.

Or. de

Justificación

El artículo 7 crea una salvaguardia posterior si los objetivos se activan ulteriormente. No sustituye al mecanismo de suspensión temporal anterior, sino que lo complementa. La cláusula de extinción impide que la regulación deficiente o perjudicial continúe a largo plazo.

Enmienda 534
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Cuando la Comisión detecte efectos negativos significativos en la industria automovilística europea, las cadenas de suministro, el empleo, las empresas, los consumidores o los contribuyentes, presentará sin demora una propuesta legislativa para suspender, modificar o derogar los objetivos. A la espera de la decisión sobre esta propuesta, los

objetivos no se endurecerán y no se impondrán obligaciones adicionales a los Estados miembros, las empresas, los fabricantes de vehículos o los operadores de flotas.

Or. de

Justificación

El artículo 7 crea una salvaguardia posterior si los objetivos se activan ulteriormente. No sustituye al mecanismo de suspensión temporal anterior, sino que lo complementa. La cláusula de extinción impide que la regulación deficiente o perjudicial continúe a largo plazo.

Enmienda 535
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los objetivos expirarán a más tardar tres años después de su primera aplicación, a menos que el Parlamento Europeo y el Consejo, sobre la base de una evaluación de impacto actualizada y de las pruebas positivas a que se refieren los apartados 1 y 2, decidan expresamente mantenerlos en vigor con arreglo al procedimiento legislativo ordinario.

Or. de

Justificación

El artículo 7 crea una salvaguardia posterior si los objetivos se activan ulteriormente. No sustituye al mecanismo de suspensión temporal anterior, sino que lo complementa. La cláusula de extinción impide que la regulación deficiente o perjudicial continúe a largo plazo.

Enmienda 536
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – párrafo 1 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	La Comisión facilitará al Parlamento Europeo y al Consejo todas las evaluaciones, datos e hipótesis en que se basen las revisiones a que se refiere el presente artículo de manera completa y transparente.

Or. de

Justificación

El artículo 7 crea una salvaguardia posterior si los objetivos se activan ulteriormente. No sustituye al mecanismo de suspensión temporal anterior, sino que lo complementa. La cláusula de extinción impide que la regulación deficiente o perjudicial continúe a largo plazo.

Enmienda 537
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Propuesta de Reglamento
Artículo 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Artículo 8	***suprimido***
Entrada en vigor	
El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.	
El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.	

Or. en